Escelenței Sale
G. Gr. Cantacuzino, drept semn al omagiului, devotamentului și sinceritei mele admirații. 17/30 Martie 1903.
D. S. Nenițescu

STUDIŬ

ASUPRA

FLUVIILOR CONVENȚIONALE

DUNĂREA

IN

DREPTUL INTERNAȚIONAL PUBLIC

DE

DIMITRIE S. NENIȚESCU

BUCURESCI

TIPOGRAFIA LUCRĂTORILOR ASOCIAȚI, MARINESCU & ȘERBAN
— *Strada Biserica Enei, 14* —
1903

Inchin Această Lucrare

Societăţei Geografice Române

Pusă sub protecţia

Alteţei Sale Regale Principele Ferdinand

şi

Sub Inalta Preşedinţie şi Protecţie

A

Majestăţei Sale Regale Carol I

TABLA MATERIILOR

FILA

Prefața . . . . 1—10

Introducerea: Istoricul legislației navigațiuneĭ pe fluviile convenționale. Legislația apelor curgătoare la romanĭ. Navigația pe fluviĭ în timpul Veaculuĭ-de-mijloc, în Francia și Germania. Tractatul de Westphalia, 1648; Tractatul de Ryswick 1697; Convenția Națională 1792; Congresul de la Rastadt 1898; Tractatul din Paris din 30 Marte 1814; Tractatul de la Viena din anul 1815; Conferința Africană din Berlin, de la 26 Februare 1885 când s'a stipulat asupra navigațiuneĭ pe fluviile Congo și Niger . . . . 10—37

Partea I. Navigațiunea pe Dunăre înainte de anul 1856: Tractatul de comerciu încheiat între Mircea Basarab cu Vladislav, Regele Ungarieĭ. . 37

Tractatul de la Passarowitz, anul 1718; Tractatul de la Belgrad, 1739; Tractatul de la Constantinopole, din 24 Februarie 1784 . . . . , . 38

Tractatul de la Bucureștĭ, anul 1812 41

Tractatul de la Ackerman, din anul 1826, și, Tractatul de la Adrianopole, 1829. 42

Tractatul încheeat între Rusia și Austria, la

FILA

1840, asupra navigațiuneĭ pe Dunăre. . . . . 44—48
Starea navigațiuneĭ gurelor Dunăreĭ pe timpul ocupațiuneĭ ruseștĭ. 49
Protocolul de la 23 Marte 1855 asupra înființăreĭ Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ 51
Tractatul din Paris de la 30 Marte 1856. . . 54—61
Actul Public din 7 Noembrie 1857 . . . . . 61—64
Conferința de la 1858 64
Conferința din Paris din anul 1866. , . . . 65—67

Partea II-a. Conferința de la Londra din anul 1871 . . . . 68—78

Partea III-a. Congresul din Berlin. Discuțiele ce aŭ avut loc, în acest Congres asupra Dunăreĭ . 78—88
Tractatul din Berlin, din anul 1878, articolele 52—57 inclusiv . . . . 88—89
Comentarea acestor articole . . , ... 89—92

Partea IV-a. Interpretarea articoluluĭ 55 al Tractatuluĭ din Berlin în sînul Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ. Propunerea D-luĭ Barrère. . . 95—101
Obiecțiunile delegatuluĭ Românieĭ, D-l Colonel Pencovicĭ . . . . . . , ... 101—104
Votarea propunereĭ delegatuluĭ Republiceĭ Franceze 104—106

Partea V. Interpretarea articoluluĭ 55 al tractatuluĭ din Berlin în sînul Corpurilor Legiuitoare Române, din anul 1882, cuprinzând discursurile D-lor P. Grădișteanu, Lascar Catargiu, T. Rosettti, P. P. Carp, Al. Lahovari, G. Vernescu, Eugeniu Stătescu, M. Cogâlniceanu, I. C. Brătianu . . . 107—136

Partea VI. Propunerea D-luĭ Barrère, delegatul Republiceĭ Franceze, în Comisiunea Europeană a

FILA

Dunărei, în anul 1882 şi Contra-propunerea facuta de guvernul României din acel an. . . . . . 137—147
Comentarea propunerei Barrère şi a propunerei guvernului român. . . . . 147—157

Partea VII-a, Interpretarea articolului 55 al tractatului din Berlin în Conferinţă de la Londra, din anul 1883.
Starea politicei internaţionale înainte de întrunirea Conferinţei din Londra . . . . 157 şi 158
Părerile Puterilor asupra neadmisibilităţei României cu vot deliberativ, în Conferinţa de la Londra din 1883 159
Punctele de vedere prin ajutorul cărora se poate judeca nedreptatea deciziei Conferinţei din Londra, prin care România n'a fost admisă la Conferinţă de cât cu vot consultativ. . . . . 159—161
Scrisoarea, Ministrului Plenipotenţiar al României, acreditat, atunci, pe lângă guvernul M. S. Regină Marei-Britanii şi Impărăteasă a Indielor, principele Ion Ghica, care în numele M. S. Regelui României, declină onoarea de a participa la lucrările Conferinţei, numai cu vot consultativ . 161
Discutarea motivelor pe care Austro-Ungaria şi-a sprijinit pretenţiile sale, în sînul Conferinţei de la Londra, din anul 1883, de a avea preşedenţia şi vot preponderent în Comisiunea Mixtă . . . 162—163
Discutarea motivelor pe care Rusia şi-a sprijinit pretenţiele sale, în sînul Conferinţei de la Londra, din anul 1883, asupra gurei Oczacov din braţul Kilia. . . . . 163—173
Tractatul de la Londra din 10 Marte, 1883 . 173—176
Articolul 4 al Congresului din Aix-La-Chapelle, Aachen, din 15 Noembrie anul 1818 al Monarchi-

FILA

lor Uniunei Sfintei Alianțe 176
Cine a tras cele mai mari foloase din Tractatul semnat in Conferința de la Londra. din anul 1883, Austria?... sau Rusia? . . . . 177—178

Partea VIII. Diferitele regimuri de drept la cari se află supusă Dunărea, începând de la Iller, punct de unde începe a fi navigabilă, și până la Marea Neagră. 180—185

Partea IX-a. *Comisiunea Europeană a Dunărei.*
Inființarea Comisiunei Europene a Dunărei. . 186—188
Primele sale atribuțiuni de a *indica* și *executa lucrările*, de a *aplica* și *percepe taxele* . . . . 188—189
Cum și *când* a dobândit dreptul de a *legifera* . 190
Cum și *când* a devenit *Neutră* și *Independentă de autoritatea locală* 191
Plenitudinea atribuțiunilor Comisiunei Europene a Dunărei . . . . 191—192
Deliberațiunile Comisiunei Europene a Dunărei . 192—193
Comitetul Ezecutiv al Comisiunei Europene a Dunărei . . . . 193—194
Supravegherea executărei reglementelor. . . . 194—195
Exercitarea puterei judecătorești. . . . . . 195—196
Serviciul Farelor . . . . 196—197
Serviciul Pilotajuluĭ . . . , ... 197—199
Serviciul de scăpare de înecăciune . . . . . 199—200
Serviciul Sanitar . . . . 200—204
Serviciul technic. 204
Starea gurelor Dunărei, în anul 1856, descrisă de delegatul Marei-Britanii, Maiorul Iohn Stokes, astă-zi Locotenent general Sir Iohn Stockes. 204—208
Cari sunt Cauzele cari aŭ determinat pe Comisiunea Europeană a Dunărei, de a alege brațul

FILA

Sulina, şi nu braţul Kilia, saŭ braţul Sfântuluĭ Gheorghe? . . . . 208—213
Lucrările făcute în braţul Sulineĭ . . . 213—215
Conferinţa ţinută, la Glascov, în anul 1901, de Dl. Charles Kühl, inginerul şef al Comisiuneĭ Europene, în Congresul internaţional ingineresc, asupra lucrărilor făcute de Comisiune în Marea-Neagră la gura Sulineĭ, în Portul Sulineĭ, în braţul Kilieĭ, şi în Dunărea propriu zisă până la Brăila . 215—297
Veniturile Comisiuneĭ.—Tarifele 237
Efectele lucrăriior . . . . 227—238
Cantităţile de cereale exportate, prin braţul Sulina, de la anul 1867 până la anul 1903 . . 238
Preţul transportuluĭ nautic 238
Situaţia Financiară a Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ de la anul 1891 până la 1903 . . . 240—246
Rezumatul situaţieĭ Financiară a Comisiuneĭ . 246
Rezumatul rezultatelor tecnice şi Economice a lucrărilor Comisiuneĭ . . . . 247—248

Partea X-a Chestia Porţilor-de Fer 250
Istoricul însărcinăreĭ Austro-Ungarieĭ de a face lucrările de la Porţile-de-Fer şi Cataracte. Natura acestuĭ Mandat Tecnic . . . . 249—253
Mandatul dat de Europa Austro-Ungarieĭ cuprinde numaĭ însărcinarea de a *face* lucrările de la Porţile-de-Fer şi Cataracte, şi de a *percepe* taxele pentru a se despăgubi . . . . 253—255
Mandatul dat de Europa Austro-Ungarieĭ pentru lucrările de la Porţile-de-Fer nu coprinde şi dreplul de a putea *fixa* taxe asupra de Navigaţiuneĭ, precum nu coprinde dreptul de a *alcătuĭ regulamente* regulamente de navigaţiune, regulamente de polţie fluvială precum nu coprinde nicĭ dreptul de a in-

FILA

stitui *oficiĭ* saŭ *Autorităţi* de navigaţiune. . . 255—257
Intâiul regulament alcătuit, arbritar de Ungaria· 256
Al doilea regulamet „ „ „ „ 257
Al treilea „ „ „ „ „ 257
Al patrulea „ „ „ „ „ 259
Al cincilea „ „ „ „ „ 260—268
Discutarea afirmăreĭ cum că dreptul de a precepe *taxe* asnpra navigaţiuneĭ nu *cuprinde* în sine şi dreptul de a le *fixa*, de a le *determina* . . . . 263—268
Mandatul de a se face lucrările de la Porţile-de-Fer şi Cataracte este dat de Europa Austro-Ungarieĭ iar nu Ungarieĭ . . . . 268—270
In nicĭ într'un caz Ungaria nu are dreptul de a institui *oficiĭ* saŭ *autorităţĭ* de *navigaţiune*, pe un fluviu convenţional . . . . 270—271
Lucrarile făcute de Ungaria la Porţile-de-Fer şi Cataracte nu sunt reuşite aşa ca ele nu sunt de nicĭ un folos navigaţiuneĭ. . . . . 272—279
Obstaculele economice puse de Ungaria navigaţiuneĭ generale prin enormele taxe ce a stabilit la Porţile-de-Fer şi Cataracte . . . . 279—286
Jignirea adusă Comerciuluĭ Românieĭ prin taxele şi regulamentele de la Porţile-de-Fer . . . . . 296—290

Concluzia . . . . 200—293

ANEXE

1) Cele 5 Begulamente ale Ministeruluĭ de Comerciu a Ungarieĭ relative la navigaţiunea, la punerea şi la priceperea taxelor pe partea Dunăreĭ cuprinsă între Moldova şi Turnu-Severin.

2) Convenţia dintre Serbia şi Austro-Ungaria, asupra navigaţiuneĭ pe partea de Dunăre ce ţermureşte aceste state, încheiată la 22 Februare, anul 1882.

HĂRŢI

Harta gurelor Dunăreĭ. Harta braţuluĭ Sulina. Harta hidrografică a gureĭ Sulina. Harta Dunăreĭ după tractatul de la Londra din anul 1883. Harta Dunăreĭ de la Moldova pînă la Turnu-Severin.

PREFAŢA

Dintre toate fluviile internaţionale Dunărea este fluviul asupra căruia s'a incheeat, în diferite rînduri, cele maĭ multe tractate de navigaţie, şi care cu toate acestea, nu are, încă, o situaţie, de drept public internaţional, bine definită.

In anul 1856 s'a aplicat, pentru întîea dată Dunăreĭ, prin tractatul de la Paris, principiele tractatuluĭ din Viena de la 1815. După aceasta a avut loc, asupra navigaţieĭ pe Dunăre : Actul public din 1857, Conferinţa din 1858, Conferinţa din Paris 1866, Conferinţa din Londra 1871, Tractatul din Berlin 1878, Conferinţa din Londra din anul 1883. La Aprilie 1904, în caz de nu se va prelungi maĭ dinainte existenţa Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, va urma o nouă conferinţă, ast-fel că cu drept cuvînt, „chestia Dunăreĭ este una dintre acelea care ameninţă de a se eterniza. De maĭ bine de 50 de anĭ, zice d-l. J. Blociszewski, distinsul profesor al academieĭ consulare din Viena, de cînd diplomaţia europeană se ocupă de această chestie, ea nu a părăsit un singur moment orizontul politic“.

„Această chestie reapare periodic şi, în fie-care dată, se prezintă sub o nouă formă. Reglemente de navigaţie, lucrări de regularizare, formări şi compuneri de comisiunĭ internaţionale, ţermurene saŭ mixte, totul este un izvor nesecat de greutăţĭ, pretexte de conflicte greŭ de rezolvat“.

La fie-care conferinţă s'aŭ congres lucrurile s'aŭ maĭ complicat în loc de a se limpezi. Afară de înfiinţarea Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, care a dat rezultate admirabile, tot ce s'a făcut în privinţa navigaţiuneĭ pe Dunăre, nu a fost inspirat de cât numaĭ de interesele egoiste a statelor celor maĭ puternice dintre ţărmurenĭ.

Europa avea interes ca navigaţia la gurele Dunăreĭ şi pînă la Galaţĭ s'aŭ Brăila să fie asigurată. Gurele Dunăreĭ eraŭ înăsipite înainte de 1856. Trebuiaŭ deci lucrărĭ marĭ pentru a înlătura obstaculele materiale ce împedicaŭ navigaţiunea. In acest scop a fost înfiinţată Comisia Europeană a Dunăreĭ. Dar la fie-care prelungire de termen a esistenţeĭ acesteĭ comisiunĭ s'aŭ făcut concesiĭ când Austrieĭ, cînd Rusieĭ.

Din aceste cauze „chestia Dunăreĭ reapare, aproape periodic, şi la fie-care dată sub o nouă înfăţişare“.

Pentru Romînia, ca şi pentru comerciul lumeĭ întregĭ, chestia libereĭ navigaţiunĭ pe Dunăre, atât la gurile sale cît şi pe tot întinsul eĭ navigabil, este de un foarte mare interes economic.

Din nenorocire acest fluviŭ este accesibil comerciuluĭ şi navigaţiuneĭ tuturor naţiunilor numaĭ

până la Porţile-de-Fer. Pe secţiunea de fluviu cuprinsă între Marea Neagră şi la Brăila, Dunărea este accesibilă tuturor pavilioanelor din cauza admirabilelor lucrări făcute de Comisiunea Europeană a Dunăreĭ, prin ajutorul cărora a curăţit fluviul de obstacolele materiale carĭ împedicau navigaţia.

Pe această parte a fluviuluĭ ca şi pe partea cuprinsă de la Brăila la Porţile-de-fer navigaţiunea este liberă din cauza nemărginituluĭ respect, pe care, în tot-d-auna, l'a purtat România libereĭ navigaţiunĭ.

Pe această din urmă secţiune a fluviuluĭ atât România cât şi Bulgaria nu aŭ pus, nicĭ o dată, pedicĭ navigaţiuneĭ, nicĭ aŭ căutat a o sustrage de la regulele de navigaţie prevăzute în tractatele internaţionale.

De la Porţile-de-Fer în sus lucrul se schimbă. In cursul acesteĭ lucrărĭ vom arăta cum Austria a căutat în tot-d'auna a sustrage partea sa de fluviŭ de a fi supusă regimuluĭ general al fluviilor convenţionale. Este uşor de dovedit marile foloase pe carĭ comerciul lumeĭ întregĭ îl trage din regimul de libertate care domneşte pe Dunărea-de-jos şi cea de Mijloc.

In adevĕr, la 1856 adâncimea braţuluĭ Sulina era de 2 m. 44 cm. Vase de o capacitate de 200 tone registru nu puteaŭ intra deadreptul în braţul Sulina, fără a descărca în alte vase o parte din cuprinsul lor. In urma lucrărilor Comisiuneĭ Europene a

intrat, în anul 1900, un vapor de 3519 tone registru saŭ 6.500 tone greutate. In anul 1867 deabea se exporta 6.693.000 hectolitri cereale, ear în anul 1893 s'a exportat 41.881.709 hectolitri. Fără regimul ce domneşte astăzĭ pe Dunărea-de-jos România nu ar fi avut putinţa de a exporta, între aniĭ 1895—1897 inclusiv :

în Englitera	anual	în	mijlocie...	264,000	tone
„ Belgia	„	„	„	419,000	„
„ Switzera	„	„	„	1,300	„
„ Francia	„	„	„	12,000	„
„ Italia	„	„	„	28,000	„ [1]

Nu ţinem în seamă 70,000 tone cereale în Austro-Ungaria şi 70,000 tone în Germania, căcĭ exportul acestor cantităţĭ s'a făcut, în cea maĭ mare parte pe uscat, din cauză că Dunărea la Porţile-de-Fer şi la Cataracte era ca şi închisă din cauza greutăţilor, pe carĭ le întîmpina navigaţia. Osebit de aceasta între aceştĭ anĭ lucrările de pe această secţiune, eraŭ în curs de executare lucrărĭ, de altmintrelea, foarte nereuşite, după cum vom vedea.

Fără regimul de astăzĭ de pe Dunărea-de-jos, aceleaşĭ ţărĭ, nu ar fi putut vinde în Romînia, de pildă: în anul 1895 :

Anglia	pentru	58,983,998	leĭ
Belgia	„	14,719,278	„

1) Notre comerce de céréales, Memoire presenté a S. M. Le Roi par Le Ministre Ion I. C. Brătianu, 1899—fila 8.

Şwitera	pentru	4,788,461	leĭ
Francia	„	25,598,897	„
Italia	„	6,089,093	„
Turcia	„	12,003,603	„ [1])

Austro-Ungaria de la care am importat, în 1895, mărfurĭ în valoare de 86,297,882 leĭ s'a servit şi de calea fluvială şi de căile de pe uscat. Germania însă nu se foloseşte de calea fluvială, de şi între aniĭ 1895—1900 am importat de la ea, anual în mijlocie, pentru 90,000,000 leĭ, şi, nu se va folosi atât timp cît la Porţile-de-Fer şi la Cataracte va exista regimul unguresc, de astăzĭ.

Dunărea de la Porţile-de-Fer în sus nu este de nicĭ un folos comerciuluĭ general, precum nu este de nicĭ un folos comerciuluĭ Romînieĭ, Bulgarieĭ, Serbieĭ, Germanieĭ. Dintre toate statele ţermurene ale Dunăreĭ singură Austro-Ungaria se folosesce de Dunărea de sus.—Ea a avut grija de a scoate această porţiune de fluviŭ de sub imperiul tractatelor, ear pe de altă parte obţinînd în 1878 mandatul de a face lucrările de la Cataracte şi Porţile-de-Fer, le-a executat în aşa fel, în cît, cu intenţie, sau fără intenţie, din cauza marilor taxe ce a stabilit pe navigaţiune şi din cauza greutăţilor de a naviga, această secţiune a fluviuluĭ va rămâne închisă comerciuluĭ general şi navigaţiuneĭ, atît timp cât va persista re-

1) Statistica Românieĭ de F. Robin şi Ch. D. Staicovicĭ.

gimul creat de Ungaria. La viitoarea conferință va trebui să se sfârşească cu această stare de lucrurĭ. Va trebui să se reguleze o dată, pentru totdeauna situaţiunea Dunăreĭ întregĭ, conform tractatelor, carĭ reglementează navigaţia pe fluviile internaţionale. Până acum fie-care conferinţă, ce a avut loc asupra Dunăreĭ, în loc de a însemna un pas înainte în desvoltarea principiilor navigaţiuneĭ pe fluviile internaţionale, care străbat saŭ despart maĭ multe ţărĭ, ele aŭ însemnat numaĭ câte un compromis maĭ mult între Europa, care avea interese imediate la gurile Dunăreĭ, şi între acele puterĭ ţermurene carĭ, ca Austro-Ungaria voea să rămâe stăpână pe partea lor de fluviŭ, şi să-şĭ întindă preponderenţa în apele statelor vecine, saŭ ca Rusia care, a reuşit să sustragă braţul Oczacov, din gura Kilieĭ, de sub cărmuirea Europeĭ.

Iată pentru ce chestia Dunăreĭ „de maĭ bine de 50 de anĭ nu a părăsit nicĭ un moment orizontul politic".

Această stare de lucrurĭ ne-a îndemnat a scri lucrarea de faţă.

Maĭ înainte, însă, de a arăta situaţia Dunăreĭ în dreptul internaţional public, aşa cum rezultă din conferinţele de la epocele maĭ sus arătate, vom face, sub formă de introducere, istoricul navigaţiuneĭ fluviale. In acest scop vom arăta că la romanĭ fluviile eraŭ considerate ca făcînd parte din domeniul public. Vom arăta cum în veacul de mijloc ele aŭ

căzut în domeniul privat al seniorului feudal, cum aŭ revenit iarăşĭ în domeniul public, şi, cum, încetul cu încetul, s'a ajuns la principiile moderne, carĭ cărmuesc, astăzĭ, navigaţia pe fluviile internaţionale, adică acelea carĭ despart saŭ străbat maĭ multe ţărĭ. După aceasta vom face istoricul, critica, şi comentarea tuturor tractatelor ce aŭ avut loc asupra navigaţiuneĭ pe Dunăre. Vom arăta compunerea, atribuţiile Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, resultatele technice, financiare şi economice obţinute prin lucrările acesteĭ comisiunĭ—şi vom discuta apoĭ chestia navigaţieĭ la Porţile-de-Fer şi Cataracte.

Dim. S. Neniţescu



INTRODUCERE

Istoricul legislaţieĭ navigaţiuneĭ pe fluviile Convenţionale

In legislaţia romană apele curgătoare, afară de rîurile torenţiale, eraŭ clasificate printre lucrurile comune, *res communae,* întocmaĭ ca aerul şi apele mărei: *et quidem naturali jure communia sunt omnium haec: aer, aqua profluens, et mare...*[1])

Fluviile făceaŭ parte din categoria bunurilor publice, şi orĭ-ce navigator, particular sau de stat, putea să se folosească de ele. Statul exercita poliţia fluviilor pentru a asigura, tuturora, navigaţiunea liberă şi liniştită. In schimb statul percepea o dare, *titulus navium*, foarte mică, numaĭ pentru a-şĭ acoperi cheltuelile de supraveghere. Navigaţiunea se exercita, ca toate meseriile, prin intermediul corporaţiunilor. Membriĭ corporaţiunilor, *corporati*, trebuiaŭ să dovedească că ştiŭ a naviga. [2])

1) Institutionum Justiniani, Liber secundus, Tit. I. De Rerum Divisione

2) Etienne Karatheodory—1861. Leipzig, Du Droit International concernant Les Grands Cours d'Eaux, fila 74. Ed. Engelhardt : Du Régime çonventionnel des Fleuves internationaux, fila 4.

Romanii, cu admirabilul lor simț juridic, au înțeles, ceĭ dintâĭ, că posesia apelor curgătoare este imposibilă. Nimenĭ nu poate opri apa fluviuluĭ, și întrebuințînd-o nimenĭ nu o poate distruge.

Apele măreĭ prin evaporațiune se transformă în nourĭ, carĭ îmbrobodind piscurile munților, se depun picătură cu picătură formând pîrae, rîulețe, rîurĭ, fluviĭ, carĭ vărsîndu-se în Mare, se reîntorc sub formă de nourĭ înapoĭ pe munțiĭ înalțĭ. Prin aceasta continuă rotație ea se împrospătează mereŭ.

De aceea apa fluviilor, întocmaĭ ca apele mărilor și ca aerul, a fost considerată ca lucru comun.

Pe timpul romanilor comerciul și navigațiunea eraŭ libere. Opririle silite, încărcările și descărcările vaselor, după cum se naviga în dreptul țărmuluĭ cutăruĭ saŭ cutăruĭ țărmurean, eraŭ necunoscute. Acestea sunt creațiunĭ ale dreptuluĭ feudal.

Țărmureniĭ nu aveaŭ nicĭ un drept. Eĭ puteaŭ stăpâni numaĭ rîurile torențiale [1]).

Corporațiunile nautice, *colegia nautarum*, se bucuraŭ de o mare considerație, căcĭ printre toate corporațiele de meserii, cele nautice eraŭ privite ca cele maĭ puțin manuale. Lor le era încredințată perceperea impositelor, și transportul materialelor statelor.[2])

---

1) E. Caratheodory—opul citat.

2) Ed. Engelhardt—opul citat. Urseanu Valerian: La Question du Danube, fila 15.

De odată cu invazia barbarilor libertatea de navigaţie începe să dispară.[1])

In veacul de mijloc fluviile aŭ trecut, încetul cu încetul, din domeniul public, în domeniul privat al seniorului feudal. Şi iată cum: Francii cuprinzînd Galia au păstrat sistemul administrativ roman. In locul funcţionarilor romanĭ aŭ pus, însă, funcţionarĭ francĭ, aleşĭ printre: ducĭ, conţĭ, baronĭ. Vechiĭ funcţionarĭ romanĭ aveaŭ numaĭ atribuţiunĭ civile şi politice. Funcţionariĭ francĭ peste acestea maĭ aveaŭ şi puterea militară. Din aceste cauze eĭ deveniră din ce în ce maĭ autonomĭ.[2])

La început aceste funcţiĭ se dădeaŭ pe anumite termene, apoĭ aŭ devenit viagere însă revocabile, maĭ apoĭ regiĭ aŭ renunţat la puterea de a'ĭ revoca. Incă de pe timpul luĭ Carolus Magnus, 800 d. ch. unele funcţiĭ încep a deveni ereditare. Pe la anul 877, d. ch. toate funcţiele sunt ereditare în Francia.

De-o-dată cu această desfacere a putereĭ administrative saŭ desfăcut şi atributele suveranităţeĭ, căzînd unele dintre ele în domeniul privat al baronilor, conţilor, ducilor. Maĭ subsista, însă, două diviziunĭ: puterea teritorială, şi puterea judecătorească. Uniĭ dintre vechiĭ funcţionarĭ francĭ dobîndise dreptul de fief, adică proprietatea teritorială, alţĭ dreptul de a fi judecătorĭ, dreptul de justiţie. Acest din urmă drept nu coprindea numaĭ puterea de a ju-

1) Dalloz: Essai sur l'histoire g-le du Droit Francais—fila 64.

2) André de Saint Clair—opul citat.

deca contestaţiile dintre împricinaţĭ, ci maĭ cu seamă dreptul de a percepe taxe pentru toate actele juridice ale vieţeĭ.

Cu timpul însă, încetul cu încetul, prin măritişurĭ, succesiunĭ, cucerire, dreptul de fief s'a confundat, în unele părţĭ, cu dreptul de justiţie. In alte părţĭ dreptul de justiţie a usurpat dreptul de fief. Intrunirea acestor două marĭ puterĭ pe capul nobililor constitue trimful feudalităţeĭ asupra regalităţeĭ. Către începutul secoluluĭ al X-lea fieful şi dreptul de justiţie se întrunise.

Prin această evoluţie a dreptuluĭ aŭ trecut şi fluviile. Incetul cu încetul ele aŭ eşit din domeniul public şi aŭ intrat în domeniul privat al senioruluĭ feudal.

Incă de prin mijlocul veacului al IX-lea seniorii începuse a percepe taxe de trecerea pe fluviĭ, şi a impune transbordarea silită a mărfurilor şi călătorilor. Dreptul de trecere era taxa care se plătea pentru mărfurĭ şi de către călătorĭ proprietaruluĭ ţărmurean pe lângă ţărmul căruia se naviga. Aceste taxe ajunsese a fi aşa de marĭ în cît transportul pe uscat costa maĭ eftin, cu toată nesiguranţa căilor de comunicaţie de pe atuncĭ.[1])

Transbordarea mărfurilor şi a călătorilor de pe un vas pe altul se făcea, la început, numaĭ acolo unde

1) E. Engelhard opul citat—fila 13.

apele fluviuluĭ eraŭ micĭ, şi unde nemaĭ putîndu-se naviga, mărfurile şi călătoriĭ se transbordaŭ pe vase maĭ micĭ. Cu alte cuvinte locul poprireĭ şi al transbordăreĭ eraŭ indicate de nevoile navigaţieĭ, iar nu de proprietarul riveran. Incetul cu încetul aceste necesităţĭ firescĭ ale navigaţiuneĭ s'aŭ schimbat în obligaţiunĭ impuse de proprietarul ţărmuluĭ. De îndată ce un vas, orĭ cît de încărcat de ar fi fost cu mărfurĭ saŭ orĭ cîţĭ călătorĭ ar fi avut pe el, ajungea în dreptul uneĭ provinciĭ, saŭ uneĭ feude, el trebuia să se oprească, să descarce tot conţinutul sĕŭ în vasele carĭ aparţineaŭ provincieĭ saŭ proprietaruluĭ ţărmuluĭ, saŭ, să plătească o taxă, mereŭ crescândă, pentru a putea naviga înainte.

Ear pentru a putea exercita acest drept de trecere şi a impune transbordările s'a stabilit la marginea fie-căreĭ feude tot soiul de obstacole.

„Este greŭ să-şĭ închipuiască cine-va, zice Enghel-„hardt, starea navigaţiuneĭ pe Rhin în epoca feu-„dală. Rhinul de sus era plin de bariere, de digurĭ, „de lanţurĭ aşezate în latul săŭ. Rhinul alsacian era „proprietatea locuitorilor din Strasburg, şi aceştia o-„prise cu desăvârşire vasele din Colonia de a naviga „pe porţiunea lor de fluviŭ. După pacea de la West-„falia vasele din Mayance puteaŭ naviga până la „Colonia şi vice-versa, dar locuitoriĭ din Strasburg „nu puteaŭ naviga în amonte pe secţia de fluviŭ a-„tribuită oraşuluĭ Mayance. Maĭ apoĭ interveni o in-„voială în temeiul căreia oraşul Strasburg putea na-

„viga exclusiv numaĭ în aval, iar în amonte numaĭ „pe timpul bîlciuluĭ de la Frankfort. Locuitoriĭ din oraşul Mayance puteaŭ la rîndul lor „naviga în amonte, nu puteaŭ însă să încarce nimic în aval".

Ast-fel ajunsese lucrurile, şi ele merg înrăutăţin-„du-se mereŭ. „Comunicaţiele deveniră din ce în „ce maĭ grele şi maĭ costisitoare, populaţiile se izo-„laŭ tot maĭ mult unele de altele, orĭ-ce centrali-„zare dispare, iar barbaria veaculuĭ al X-lea umple „istoria de vaetele sale".[1])

In adevĕr, marele număr de diviziunĭ teritoriale autonome îngreuiau cumplit viaţa. Cea-ce era legal într'un loc, înceta de a maĭ fi adese orĭ în satul vecin. Cea-ce obiceiul juridic al uneĭ localităţĭ permitea, obiceiul juridic al localităţeĭ vecine era cu totul opus. Accizele şi vămile nenumărate, dreptul de transport monopolizat aproape în fie-care fief, lipsa de siguranţă, lipsa de centralizare, adică: de direcţiĭ generale de guvernământ, de norme generale, carĭ să poată fi de toţĭ urmate, izolase atît de mult pe oameniĭ aceleaşĭ ţărĭ, în cît se considerau între eĭ, ca străinĭ.

Dar nu-ĭ acţiune fără reacţiune. Contra aceste mari autonomiĭ a feudelor s'aŭ sculat regiĭ Franceĭ. Cum însă regalitatea era foarte slabă, căcĭ nobiliĭ feudalĭ îĭ redusese autoritatea la o mică porţiune de teritoriŭ din prejurul Parisuluĭ, numită *l'Ile de France*, pentru a putea învinge pe nobiliĭ feudalĭ, ea avea

1) E. Enghelhardt—opul citat.

nevoe de a atrage pe locuitoriĭ oraşelor, pe burghezĭ. Ajutată de juriştĭ, regalitatea se făcu reprezentanta şi maĭ apoĭ instrumentul de realizare a acesteĭ marĭ nevoĭ de unificare. Reacţiunea, legitimată de juriştĭ prin scrierile lor, în contra feudalităţeĭ, a fost executată de orăşenĭ în unire şi sub conducerea regilor, carĭ aŭ cucerit una câte una, de la nobiliĭ feudalĭ, marile atribute ale suveranităţeĭ Statuluĭ.

Juriştiĭ aŭ fost iniţiatoriĭ şi legitimiştiĭ acesteĭ mişcărĭ, oraşele aŭ procurat oamenĭ şi mijloacele băneştĭ, iar regalitatea a fost conducătoarea eĭ. Juriştiĭ aŭ scris miĭ şi miĭ de cărţĭ prin carĭ comentaŭ şi lăudaŭ dreptul roman, miĭ şi miĭ de cărţi de polemică pentru a ridica moralul orăşenilor şi a'ĭ face să înţeleagă că drepturile feudale se sprijină numaĭ pe cucerire, şi că la temelia acestor drepturĭ nu se află nicĭ o idee de dreptate. Toţĭ aceştĭ juriştĭ eraŭ îmbibaţĭ de spiritul romanic, individualist.

Intocmaĭ albinelor carĭ culegînd mierea din floare în floare transportă, în acelaş timp, fără scirea lor, polenul florilor masculine pe florile femenine, şi împerechindu-le crează adesea orĭ noĭ speciĭ; tot aşa şi eĭ cultivând mereŭ dreptul roman, dar practicând, în acelaş timp, obiceiurĭ juridice germanice, aŭ împerechiat, fără scirea lor, spiritul romanic, individualist, cu spiritul germanic, iubitor de asociaţie, dând naştere maĭ întâĭ vieţeĭ comunale, şi apoĭ civilizaţieĭ actuale... cu bunele şi relele eĭ...

Opt veacurĭ aŭ lucrat juriştiĭ la marea opera de centralizare, de unificare a regulelor de conducere.

Partea întâia a opereĭ lor, adică: Centralizarea administrativă este dusă foarte departe de Richelieu, şi terminată de Ludovic al XIV; partea a doua, adică: unificarea coduluĭ, sub Napoleon. Atât de mare era nevoea de centralizare, de unificare, în cât vedem această idee manifestându-se în toate sferile gândireĭ omeneştĭ. In drept, în literatură, în matematecĭ, în filozofie, în politică, ideea de generalizare predomină.

Şi în adevăr, la juriştĭ, această tendinţă se manifesta sub forma dorinţeĭ de a se creea un còd unic, în literatură ajunge la generalizările luĭ Molière, în filosofie la afirmarea luĭ Descartes. *Cogito ergo sum*, în politică la faimoasa abstracţiune atribuită luĭ Ludovic al XIV-lea: *eu sunt statul*, l'Etat c'est moi.

Chestia libereĭ navigaţiunĭ pe fluviĭ a urmat şi ea această admirabilă tendinţă de centralizare. Sub impulsiunea eĭ fluviile aŭ început, încetul cu încetul, să iasă din domeniul privat al nobililor, şi să intre în domeniul regilor, pentru a păşi apoĭ în domeniul public al statuluĭ. Iată mersul acesteĭ mişcărĭ.

Obiceiul juridic din Meaux, declară în articolul 182: „se hotărăşte că toate fluviile navigabile sunt ale „regeluĭ, dacă nu aparţin unuĭ senior printr'un titlu „particular".

Această lege stabileşte, pentru întâea dată principiul că apele curgătoare navigabile aparţin regeluĭ, cu care începuse a se confunda statul.

La 1382, regele Franciei Carol al VII-lea, merge maĭ departe: „Procurorul nostru ne-a încredinţat că, din vremurĭ, predecesoriĭ noştri regĭ aĭ Franciei aŭ avut dreptul de a stăpâni rîurile“.

După cum vedem articolul 182 al obiceiuluĭ juridic din Meaux vorbeşte numaĭ de rîurile navigabile. Regele Carol al VII-lea nu maĭ face nicĭ o deosebire între rîurile plutitoare şi navigabile.

Ludovic al XIII-lea se declară proprietar al întreguluĭ regat al Franciei.

„Ludovic al XIV-lea declară că toate fluviile şi rîu„rile navigabile prin ele însuşĭ, fără lucrărĭ făcute „de mâna omuluĭ, din tot regatul nostru, şi din toate „ţările supuse ascultăreĭ noastre, fac parte din do„meniul Coroaneĭ, independent de orĭ ce titlu saŭ „posesiune contrară afară de dreptul de pescuit“.

Edictul din anul 1683 întăreşte această declaraţie zicând: „Find-că fluviile marĭ şi rîurile navigabile sunt „ale regilor în plină proprietate prin simplul fapt al „titluluĭ suveranităţeĭ lor, tot ceea-ce este coprins în „albia acestor rîurĭ, precum: insule, staţiunĭ pentru „perceperea taxelor de navigaţie, pescăriĭ, podurĭ stă„tătoare şi plutitoare,... etc... sunt ale noastre... dar... „fiind-că s'ar putea ridica unele pretenţiĭ, noĭ bine„voim a lăsa să se folosească aceĭ carĭ se bucură, „*paşnic*, de maĭ bine de 100 de anĭ şi de a le în„gadui ceva din drepturile noastre asupra cărora a„vem ca titlu însuşĭ coroana noastră... şi confirmăm „în proprietatea posesia şi folosinţa insulelor marĭ

„şi micĭ, a aluviunilor... pe toţĭ proprietariĭ, carĭ vor „produce titlurĭ *autentice* de proprietate... dinainte de „anul 1856.„

Acest edict expropriază de a dreptul pe toţĭ nobiliĭ feudalĭ de drepturile de proprietate, posesie şi folosinţă a fluviilor şi rîurilor, natural navigabile, căcĭ, nimenĭ nu avea *acte autentice*, de oare-ce folosinţa feudalilor asupra fluviilor se sprijinea pe ocupaţiune. Ear suta de anĭ concedaţĭ era în realitate 217 anĭ, căcĭ ea nu începea să curgă de la anul 1683, data edictuluĭ, ci de la anul 1566.

Circulaţia *interioară* a fluviilor şi a rîurilor navigabile începe a deveni maĭ posibilă. Taxele de trecere se percep în favoarea regilor, ear transbordările nu se maĭ fac la marginea fie-căreĭ feude, ci numaĭ acolo unde nevoile navigaţieĭ le cerea. Din mâna regilor, vom vedea maĭ la vale, că rîurile navigabile şi fluviile aŭ trecut, după revoluţia franceză, în stăpînirea statuluĭ, cu alte cuvinte: redevin lucrurĭ comune.

Eată cum după 18 secole omenirea se întoarce, asupra acesteĭ chestiĭ, tot la principiile legislaţieĭ române, de la care plecase. Ce frumos triumf al adevăruluĭ! Adevărul adevărat, adevărul etern, şi nu adevărul epocal, se confundă, maĭ tot-deauna, cu binele şi justul, şi de aceea orĭ-cât de mare ar fi puterea care se încearcă a-l astupa, el tot sfîrşeşte prin a triumfa asupra eĭ.

Navigaţia interioară începe a se îmbunătăţi. Insă

nimenĭ nu se gândea încă, pe aceste vremurĭ, la navigaţiunea saŭ comerciul internaţional, pe rîurile carĭ străbat saŭ despart maĭ mnlte ţĕrĭ, şi carĭ prin aceasta însuşĭ trebue să fie de folosul tuturor. Chestia navigaţiuneĭ comerciuluĭ liber pe aceste fluviĭ, cum sunt: Rhinul, Rhonul, Mosela, Dunărea,... carĭ străbat saŭ despart maĭ multe ţĕrĭ, şi carĭ alcătuesc căĭ naturale de comunicaţie indispensabile vieţeĭ tuturor naţiunilor, al căror teritor îl străbate saŭ desparte[1]) începe a deveni maĭ târziŭ, o chestie de drept internaţional public.

In Germania împăraţiĭ nu aŭ concedat nicĭ odată nobililor feudalĭ dreptul de a stăpâni şi percepe taxe asupra navigaţiuneĭ pe rîurĭ şi fluviĭ. In Germania s'a păstrat teoria dreptuluĭ roman. Rîurile navigabile făceaŭ parte din domeniul public.

Dar dacă aşa era în teorie şi în drept, în fapt lucrul era cu totul alt-fel. Fără nicĭ un text de lege care să-ĭ autorizeze, nobiliĭ feudalĭ germanĭ acaparase de fapt toate rîurile navigabile. Am arătat maĭ sus înfăţişarea Rhinuluĭ, presărat de digurĭ, lanţurĭ, etc...

Oraşele de pe malurile Rhinuluĭ, ştiind că nobiliĭ nu aveaŭ nicĭ un drept asupra acestor rîurĭ, că nicĭ o lege saŭ edict nu exista în favoarea lor, saŭ coalizat, *Civitates Conjuratae*, în scopul de a sfărîma, prin forţă, piedicile puse, de nobiliĭ feudalĭ, libereĭ

1) A. G. Heffter. § 77, 1883. V-a ediţie franceză, adnotată de F. G. Geffeken.

navigaţiunĭ, interioare bine înţeles. Această coaliţie a fost sdrobită de nobiliĭ coalizaţĭ şi eĭ la rîndul lor.[1])

Puterea imperială era slabă în Germania, şi din această causă ea nu a putut interveni în favoarea libereĭ navigaţiunĭ. In adevăr după moartea luĭ Carolus Magnus, urmaşiĭ sĕĭ crezându-se urmaşiĭ împăraţilor Romeĭ, aŭ perdut veacurĭ pentru a cuceri Italia. Răsboaele religioase le-a absorbit, în afară de aceasta, maĭ tot restul activităţeĭ lor. Preocupaţĭ de aceste ideĭ împĕraţiĭ germanĭ nu aŭ putut săvârşi centralizarea, pe care am arătat-o că s'a făcut în Francia. Răul ajunsese cumplit şi la eĭ. Comunicaţiele rîurilor navigabile devenise aproape imposibile. Chestia navigaţieĭ pe aceste fluviĭ se impunea. Ea a fost pusă pentru întâea dată în Germania la 1648, la încheerea păceĭ de la Westfalia, când s'a hotărât a se restabili libertatea navigaţieĭ aşa cum o prevedea legislaţia romană, aşa cum era în vremurile vechĭ, *prout ante hos motus bellicos a pluribus annis retro fuit...*

Puterea imperială, însă, după cum am spus maĭ sus, era prea slabă pentru a aduce la îndeplinire această făgăduinţă. Ea a avut puterea de a resista la cererea nobililor de a li se recunoaşte în drept, după cum se recunoscuse în Francia, proprietatea şi folosinţa fluviilor, dar nu a avut puterea materială de a interzice, în fapt, această posesie şi folosinţă.

1) André De Saint Clair — opul citat — filele 27, 28.

Tractatul din Ryswick, din 1697, încheiat între Ludovic XIV şi coaliţia compusă din Spania, Danemarka, Savoia, Germania, Anglia, Holanda, regulează în principiŭ, pentru întâea dată, chestia navigaţieĭ coriveranilor Rhinuluĭ.

Acest tractat acordă coriveranilor Rhinuluĭ libera navigaţie, suprimând taxele de trecere, transbordările silite, taxele de navigaţie, etc. El stabileşte un fel de codevălmăşie între toţĭ coriveraniĭ Rhinuluĭ. El nu se ocupă de navigaţia internaţională. *Trebue să atragem atenţia că în acest tractat s'a admis, pentru întâea dată, principiul comunităţeĭ fluviale între coriveranĭ.* Acest principiŭ a fost foarte fecund în consecinţe bune. După tractatul dîn Ryswick el a fost adoptat de revoluţia franceză, consfinţit şi introdus apoĭ în dreptul public internaţional, prin tractatul de la Viena din anul 1815.

Din nenorocire tractatul din Ryswick a rămas neaplicat.

Lucrurile aŭ mers, în felul cum am vĕzut maĭ sus, până la revoluţia franceză. Convenţia naţională a decretat în 22 Noembre, 1792: „că cursurile fluviilor sunt proprietatea comună şi inalienabilă a tuturor ţĕrilor udate de apele lor, şi, o naţiune oare-care nu poate pretinde, fără a săvârşi o nedreptate, că are dreptul de a ocupa singură canalul unuĭ fluviu, şi a împedica pe popoarele vecine sălăşluite pe malurile de sus a aceluĭ fluviŭ, ca sa nu se folosească de aceleaşĭ înlesnirĭ; că aceste drepturĭ sunt resturĭ ale feudali-

„tăţeĭ, saŭ cel puţin un monopol odios, care n'a „putut fi stabilit de cât prin forţă, saŭ consimţit din „neputinţa de a resista; că, prin urmare, sunt revo- „cabile în orĭ-ce moment, chiar în caz de învoială, „pentru că natura nu recunoaşte nicĭ popoare, nicĭ „indivizĭ privelegiaţĭ, şi pentru că drepturile omuluĭ „sunt în tot-deauna imprescriptibile".

De la principiŭ la practică este însă, adesea-orĭ, aceeaşĭ depărtare ca de la ideal la realitate.

In congresul de la Rastadt din anul 1798, Francia a uitat promisiunea din 1792, şi în loc de a aplica principiul de maĭ sus, ea a stabilit împreună cu Germania, în mod egoist, următoarea stipulaţiune: „Navigaţiunea pe Rhin va fi comună amândoror na- „ţiunilor; cele-l-alte popoare *nu vor putea participa* „*fără consimţimântul respectiv şi în condiţiele conve-* „*nite de ambele părţĭ*[1])".

Din fericire lucrurile n'aŭ rămas aicĭ. Chestia libereĭ navigaţiunĭ pe fluviele internaţionale se impunea, din zi în zi maĭ mult, din cauza mareĭ desvoltarĭ ce luase industria şi comerciul în urma cădereĭ luĭ Napoleon. Tractatul de pace din Paris, din 30 Martie 1814, dădu principiuluĭ comunităţeĭ coriveranilor o aplicaţiune maĭ generală. In adevăr, după înfrângerea luĭ Napoleon, la Waterloo, Europa era obosită de atâtea frământărĭ. Toate statele eraŭ doritoare de

1) Acte şi documente, Ministerul afacerilor streine. Chestia Dunăreĭ—fila 2.

pace. Libertățile cerute de revoluția franceză fiind, în parte, realizate, toată lumea se aștepta la o eră de nesfârșită fericire. Capitalurile mobiliare carĭ, lung timp stătuse în așteptare, reveneaŭ industrieĭ. Industria, prin aplicațiunile multiple ale aburuluĭ, luase mare avênt. Ateliere înzestrate cu mașinĭ mișcate de forța aburuluĭ, răsăreau ca din pământ. Mașinele, aceștĭ sclavĭ cu mușchiĭ de oțel, după cum ziceaŭ entusiaștiĭ timpuluĭ de atuncĭ, produceaŭ din zi în zi maĭ mult și maĭ eftin. Producția țĕrilor din apus începuse a întrece consumația. Necesitatea târgurilor exterioare devenise simțitoare. Piețele coloniilor, de atuncĭ, le eraŭ neîndestulătoare. Pentru a ajunge la diferitele piețe de desfacere ale Europeĭ, *rîurile carĭ străbat saŭ despart maĭ multe țĕrĭ eraŭ căile naturale de comunicație*, carĭ se indicaŭ de la sine, în afară de mărĭ și oceanurĭ. De aceea toate puterile carĭ aŭ luat parte la tractatul din 30 Martie 1814 sunt, pentru moment, sincer dispuse de a aplica principiul comunitățeĭ libereĭ navigațiunĭ și comerciuluĭ pe aceste fluviĭ, tuturor popoarelor, indiferent dacă eraŭ saŭ nu coriverane.

In adevĕr: Francia, Austria, Rusia, Marea-Britanie, Prusia, Suedia, Portugalia și Spania stipulară, la această dată, următoarele: „Art. I. Navigațiunea pe Rhin din punctul unde începe a deveni navigabil până la mare, și reciproc, *va fi liberă, ast-fel ca să nu poată fi oprită nimĕruĭ.* La viitorul congres puterile se vor ocupa de principiile după carĭ se

va putea regula taxele ce vor putea fi percepute de statele ţĕrmurene, în modul cel maĭ ègal şi cel maĭ favorabil tuturor naţiunilor".

„Se va cerceta şi decide, în viitorul congres, asupra moduluĭ de a înlesni comunicaţiele dintre popoare, pentru a le putea face, din ce în ce, maĭ puţin strĕine unele altora. în care scop *disposiţia de maĭ sus va putea fi*, de asemenea, *întinsă celor-l-alte fluviĭ* care, în cursul lor navigabil, despart saŭ străbat diferite state".

Acesta este programul ce trebuia îndeplinit, la 1815 de congresul de la Viena.

Principiul dominant era: libertatea absolută a navigaţieĭ şi comerciuluĭ, adică: vasele tuturor naţiunilor, cu mărfurĭ saŭ călători, să poată naviga pe fluviile internaţionale fără nicĭ o împedecare.

Congresul din Viena introduce, din nefericire, o mare restricţiune acestuĭ larg principiu.—Acest Congres prevede că *navigaţiunea va fi liberă sub raportul comerciuluĭ*, ceea-ce înseamna că mărfurile pot ajunge la destinaţie, navigând pe fluviu, fără a fi supuse uneĭ taxe de transit, dar neputând fi transportate de cât pe vase de ale ţĕrmurenilor; *cu alte cuvinte rămâne liberă navigaţiunea mărfurilor, dar nu şi a vaselor.*

Tractatul din Viena, din 1815, stabileşte în articolele 108-117 regulele care trebue să cârmuiască navigaţiunea pe fluviile saŭ rîurile navigabile carĭ străbate saŭ desparte maĭ multe ţărĭ:

Art. 108. „Puteriie ale căror state sunt despărţite saŭ străbătute de către acelaş rîŭ navigabil, se obligâ de a regula prin bună învoială, toate cele ce privesc navigaţiunea pe acest rîŭ“.

„Ele vor numi, în acest scop Comisarĭ carĭ se vor întruni cel maĭ târziŭ şase lunĭ de la închiderea congresuluĭ, şi carĭ vor lua, principiile stabilite în articolele următoare, drept bază a lucrărilor lor.

Art. 109. Navigaţiunea pe tot cursul rîurilor, arătate în articolul precedent, din punctul de unde fiecare dintre ele devin navigabile şi până la gurile lor, va fi cu totul liberă, şi nu va putea, *sub raportul comerţului,* să fie interzisă nimăruĭ; bine înţeles, că navigatoriĭ se vor conforma reglementelor relative la poliţie şi navigaţie, carĭ vor fi aceleaşĭ pentru toţĭ, şi atât de favorabile, pe cât posibil, comerţuluĭ tuturor naţiunilor.

Art. 110. Sistemul care va fi stabilit, atât pentru percepţia drepturilor de plată cât şi al poliţieĭ va fi, pe cât posibil, acelaşı pentru tot cursul aceluiaşĭ rîŭ, şi se va aplica, atât cât circumstanţele particulare vor permite, pe cursul tuturor braţurilor şi confluenţilor, carĭ în cursul lor navigabil străbat saŭ despart diferitele ţĕrĭ.

Art. 111. Taxele de plată asupra navigaţiuneĭ vor fi fixate într'un chip uniform şi invariabil, şi destul de *independent de calitatea diferitelor mărfurĭ* pentru ca să nu fie necesar, necurmat, *examenul amănunţit al*

încărcăturei vasului, alt-fel de cât în caz de fraudă şi contravenţie.

Câtimea acestor drepturĭ, carĭ în nicĭ într'un caz, nu vor putea fi maĭ marĭ de cât cele actual existente va fi determinată după circumstanţele locale, carĭ nu permit de loc de a se putea stabili o regulă generală în această privinţă. Cu toate acestea se va începe prin a alcătui un tarif cu gândul de a încuraja comerciul, de a înlesni navigaţiunea, şi cele stabilite pentru Rhin vor putea fi considerate drept norme aproximative.

O dată stabilit tariful, el nu va maĭ putea fi mărit de cât prin bună şi comună învoeală a tuturor statelor ţĕrmurene, precum nicĭ navigaţiunea nu va putea fi apăsată de alte taxe de cât de acele fixate prin regulament.

Art. 112. Birourile de percepţie, al căror număr va fi, pe cât posibil de mic, vor fi fixate prin regulament, şi nicĭ o schimbare nu se va putea face de cât prin bună învoeală, afară de cazul când vre-unul dintre statele ţĕrmurene ar voi să micşoreze numărul birourilor ce-ĭ aparţin esclusiv.

Art. 113. Pentru ca navigaţia să nu întâmpine nicĭ un obstacol, fie-care stat ţĕrmurean se va însărcina cu întreţinerea drumurilor de edec ce trec pe teritoriul sĕŭ, şi de lucrările necesare în albia fluviuluĭ pe aceiaşĭ întindere.

Viitorul regulament va hotărî chipul în care sta-

tele țĕrmurene vor trebui să concure la aceste lucrărĭ, *în cazul când ambele malurĭ nu aparțin aceluiașĭ stat.*

Art. 114. Nicăerĭ nu se va fixa drepturĭ de oprire silită saŭ transbordare; ear acele ce există deja nu vor fi păstrate, de cât întru atât cât statele țĕrmurene, fără privire la interele locale ale loculuĭ saŭ țăreĭ unde sunt stabilite, le vor găsi necesare și utile navigațiuneĭ și comerțuluĭ în general.

Art. 115. Vămile statelor țĕrmurene nu vor avea nimic comun cu drepturile de navigație, și, dispozițiile reglementuluĭ vor fi ast-fel stabilite, ca exercițiul funcțiilor de vamă să nu aducă nicĭ o impedicare navigațiuneĭ. In acelașĭ timp, prin o poliție esactă de pe mal se va priveghea și împedeca orĭ ce încercare a locuitorilor de a face contrabandă prin ajutorul marinarilor.

Art. 116. Tot ce se raportează la cele arătate în articolele precedente vor fi determinate printr'un regulament comun, care va coprinde asemenea toate chestiunile carĭ vor trebui să fie hotărâte în urmă.

Regulamentul odată fixat nu va maĭ putea fi schimbat de cât cu consimțimîntul tuturor statelor țĕrmurene, carĭ vor avea grije de a proceda la executarea acestuĭ regulament cât se va putea maĭ convenabil și maĭ potrivit împrejurărilor și localităților.

Art. 117. Regulamentele relative navigațiuneĭ pe Rhin, Necker, Mein, Moselle, Meusa și pe Escaut,

aşa cum sunt anexate acestuĭ act (tractat) vor avea aceeaşĭ putere şi valoare ca şi cum i-ar fi textual inserate. [1])

In rezumat tractatul din Viena coprinde următoarele puncte: navigaţiunea este liberă numaĭ sub raportul comerciuluĭ, sistemul poliţieĭ navigaţieĭ, perceperei taxelor vor fi aceleaşĭ pe tot parcursul fluviuluĭ; reglementele carĭ vor coprinde regulele poliţieĭ fluviale vor fi făcute de comisiunea statelor ţĕrmurene; statele ţĕrmurene îşĭ păstrează însă suveranitatea pe partea de fluviu care străbate saŭ desparte teritoriul lor de a altor state. Aplicarea regulamentelor şi poliţia fluvială se face de către fie-care stat ţĕrmurean şi suveran. De asemenea drumurile de edec, şi orĭ-ce alte lucrărĭ de pe mal, necesare navigaţiuneĭ, se vor face de fie-care stat ţĕrmurean.

Din acest punct de vedere, acest tractat împacă foarte bine interesele navigaţiuneĭ cu interesele eterne ale suveranităţeĭ teritoriale [2]).

Tractatul din Viena nu s'a pronunţat asupra: „controluluĭ vamal, cabotajuluĭ, asupra executăreĭ lucrăreĭ fluviale pe secţiunile comune, asupra repartiţieĭ tarifuluĭ şi asupra clasificăreĭ mărfurilor.“ [3])

Articolul 108 aduce oare-carĭ restricţiunĭ principiilor coprinse în tractatul de la Paris, din 1814, care

1) Cartea verde a Ministeruluĭ streine — Chestiunea Dunăreĭ. —Acte şi Documente.

2) André De Saint Clair—opul citat—fila 40.

3) Ed. Engelhardt—opul citat—fila 39.

declarase că navigaţiunea va fi liberă pentru toate naţiunile pe fluviile carĭ străbat saŭ despart maĭ multe state. Acest articol stabileşte egalitatea între ţermurenĭ, şi lasă fie-căruĭ stat ţĕrmurean dreptul de a percepe taxele asupra navigaţieĭ, în loc de a stabili o percepţie comună.

Clauza *libereĭ navigaţiunĭ numaĭ sub raportul comerciuluĭ* a fost admisă de congres în urma unuĭ amendament propus de Wilhelm de Humboldt. Aceasta însemna, după cum am spus maĭ sus, că mărfurile pot naviga pe fluviu şi ajunge la destinaţie fără a fi supuse uneĭ taxe de tranzit, însă trebue să fie transportate pe vase de ale ţĕrmurenilor.

Aceste restricţiunĭ aŭ fost inspirate de dreptul suveranităţeĭ fie-căruĭ stat ţĕrmurean. Fie-care stat independent este gelos de a exercita, esclusiv, pe teritoriul sĕŭ, toate actele ce decurg din suveranitatea sa. El este liber de a acorda saŭ refuza altor naţiunĭ dreptul de a naviga pe rîurile saŭ fluviile sale interioare. Strict vorbind, chiar în cazul când fluviul străbate saŭ desparte maĭ multe ţĕrĭ, fie-care stat are acelaş drept de a dispune esclusiv de partea de fluviu care-ĭ străbate teritoriul, saŭ îl desparte de alte state. Dar dacă acesta este dreptul strict, aplicându-l, el ar produce cele maĭ marĭ inichităţĭ. Ar fi cazul de a zice: *summum jus summa injuria.* Ceva maĭ mult : ar fi chiar imposibil de aplicat.

In adevĕr linia navigabilă a unuĭ fluviu trece când pe lângă un mal, când pe lângă cel-l-lat, şi în caz

când fluviul desparte două saŭ maĭ multe state, atuncĭ nicĭ unul dintre ele nu s'ar putea folosi de această cale de comunicație, dacă fie-care ar voi să exercite exclusiv toate actele ce compun suveranitatea sa. De fapt, deci, toate țĕrile despărțite de astfel de fiuviĭ saŭ rîurĭ, se găsesc într'un fel de codevălmășie naturală, în cea ce privește proprietatea și navigațiunea pe aceste fluviĭ.

In casul însă când fluviul străbate două saŭ maĭ multe state nedreptatea ar fi tot atât de mare, dacă unul dintre aceste state ar voi să împedice circularea vaselor celuĭ-l-alt; și să-ĭ închidă căile naturale de comunicație, poate chiar indispensabile, propășireĭ populațiilor aceluĭ stat [1]).

Osebit de aceasta, faptul că un vas strĕin circulă pe un ast-fel de fluviŭ, nu strică această cale de comunicație, nu o consumă, nu-ĭ micșorează valoarea, și dacă se conformă regulelor de poliție fluvială nu-ĭ atinge întru nimic suveranitatea sa [2]).

Să fim însă îngăduitorĭ. Restricțiunile admise de congresul din Viena, constituesc pană la un oare-care punct, diferența fatală care exista între enunțarea unuĭ principiŭ și aplicarea luĭ.

Diplomațiĭ carî aŭ luat parte la congresul din Viena aveaŭ de desrădăcinat abuzurĭ tolerate de veacurĭ, și le era imposibil de a rupe brusc cu trecutul. Trebuia să se facă oare-care concesiunĭ statelor țĕrmu-

1) A. G. Heffter, opul citat § 77.
2) Arnz, Cours de Droit de Gens.

rene în urma exteritorialilăţeĭ ce li se impunea de către voinţa colectivă a Europeĭ, în interesul navigaţiuneĭ şi comerciuluĭ.

Şi cu toate aceste concesiunĭ, cât timp şi câte lupte diplomatice aŭ trebuit, până ce prescripţiunile congresuluĭ din Viena, privitoare acesteĭ materiĭ, să fie aplicate. La 14 Februare 1826 Holanda a trebuit să fie somată de Austria printr'o notă al căreĭ cuprins era următorul: „libertatea navigaţiuneĭ Rhinuluĭ până „la mare este una din condiţiile exprese a existenţiĭ „regatuluĭ Ţĕrilor-de-jos“, şi maĭ departe această notă spune: „că dreptul internaţional european vrea ca „M. S. Regele Ţĕrilor-de-jos să subordoneze suve„ranitatea sa condiţiilor stabilite prin contracte“.

După tractatul din Viena, fie-care stat ţĕrmurean exercită poliţia şi jurisdicţiunea în secţia fluviuluĭ care scaldă teritoriul sĕŭ, ast-fel că toate bastimentela rămân supuse, în trecerea lor, legislaţiuneĭ ţĕreĭ unde se găsesc.

Este însă foarte interesant de ţinut minte că tractatul din 1815 opreşte de a se lua vre-o măsură oare-care, fără ca ea să fi fost, maĭ întâĭ discutată şi adoptată prin comuna învoeală a statelor ţĕrmurene.

Chestia *comuneĭ învoelĭ*, a căpătat, treĭ anĭ maĭ târziŭ, în congresul de la Aix-la-Chapelle, de la 15 Noembre 1818, o aplicaţiune generală în dreptul internaţional public.

In acest congres s'a hotărât: „*ca în cazul când un* „*congres, reuniune, conferinţă ar avea drept obiect*

„afacerĭ, în legătură cu interesele vre unuĭ stat din „Europa, prescripţiunile aceluĭ congres saŭ confe- „rinţe vor fi neexistente faţă de acele state carĭ n'aŭ „participat la ele“.

Tractatul din Viena este, în materie de navigaţie fluvială internaţională, una din cele maĭ frumoase opere ale secoluluĭ trecut. Franz von Holtzendorff zice, cu drept cuvênt, că tractatul din Viena de la 1815 trăeşte de aşa de multă vreme din causă că n'a jignit sentimentul naţional, şi că a cătat să împace doctrina dreptuluĭ internaţional asupra comunităţeĭ traficuluĭ comercial, cu principiul, în acelaş timp de drept internaţional şi de drept public, a suveranităţeĭ teritoriale [1])“.

Dacă congresul din 1815 din Viena n'ar fi primit amendamentul propus de Wilhelm de Humbold, de a lăsa *navigaţiunea liberă numaĭ sub raportul comerciuluĭ,* tractatul de la această dată ar fi fost o operă cu mult maĭ frumoasă. Tractatul din Paris din 1856, de după rěsboiul Crimeieĭ, complectează această lacună adăogând, după cum vom vedea, libertatea comerciuluĭ şi a navigaţiuneĭ pentru toate statele ţermurene saŭ neţermurene.

Ultimul cuvênt, în materia fluviilor convenţionale, a fost zis în conferinţa africană din 26 Februarie, 1885, la Berlin. La această dată s'aŭ întrunit la con-

1) Franz von Holtzendorff: Les Droits riverains de la Roumanie sur le Danube—fila 7.

gresul din Berlin, representanţiĭ: Germanieĭ, Austrieĭ, Belgieĭ, Danemarceĭ, Ispanieĭ, Statelor-Unite ale Americeĭ, Francieĭ, Mareĭ-Britaniĭ, Italieĭ, Olandeĭ, Portugalieĭ, Rusieĭ, Suedieĭ, Turcieĭ [1]).

In acest congres s'a regulat modul ocupăreĭ, de către puterile semnatare saŭ aderente, a teritorielor din interiorul şi coastele Africeĭ, precum şi chestia navigaţiuneĭ pe fluviile Congo şi Niger. In ceea ce priveşte navigaţiunea fluviuluĭ Congo, ea s'a declarat absolut liberă şi egală pentru toate naţiunile, pe tot fluviul Congo cu întregul teritoriŭ al basenuluĭ sĕŭ, pe afluenţiĭ sĕĭ şi pe toată zona maritimă, de la paralela 2⁰.30' latitudine de sud până la gura rîuluĭ Logé.

Toate vasele de comerciŭ, încărcate cu lest, cu mărfurĭ saŭ călătorĭ, fără deosebire de pavilion, fără deosebire între statele ţărmurene şi neţermurene, pot naviga libere pe fluviul Congo şi sunt tratate cu o absolută egalitate. *Aceste disposiţiĭ sunt recunoscute de către puterile semnatare ca făcând parte de acum inainte, din dreptul public internaţional, articolul 13.*

Conferinţa Africană din Berlin din anul 1885, merge încă maĭ departe. Ea consideră ca făcând parte din zona fluviuluĭ Congo, şi decĭ considerate drept căĭ internaţionale de comunicaţie, pe lângă apa fluviuluĭ Congo şi a afluenţilor sĕĭ, dar şi canalele, ecluzele şi căile de pe uscat, şoselele, drumurile de fer, de pe mal saŭ laterale, carĭ sunt, saŭ vor fi insta-

1) Bluntschli.—Droit international codifié—fila 551.

late pentru a complecta imperfecţiunea căeĭ fluviale.— Toate aceste căĭ vor fi libere pentru toate naţiunile, şi nu se va putea percepe pe ele, ca şi pe fluviŭ, de cât numaĭ taxele, strict necesare pentru despăgubirea cheltuelilor de construcţie, întreţinere, şi administraţie precum şi a beneficiuluĭ datorit întreprinzătorilor, în caz când nu sunt făcute în regie de *Comisiunea internaţională.*

Comisiunea internaţională a Conguluĭ este autoritatea fluvială care percepe taxele arătate în tractatul din 1885 de la Berlin, care indică şi execută lucrările necesare, poate face regulamente de navigaţie, poate dobândi imobile, poate împrumuta cu permisiunea uneĭ majorităţĭ de două treimĭ din numărul membrilor comisiuneĭ. Această comisiune poate stabili carantine. Personalul, lucrările, fluviul şi basenul sĕŭ sunt neutre în timp de răsboiŭ şi absolut independente de autoritatea teritorială. Ear pentru aşĭ putea îndeplini misiunea sa, s'a pus la disposiţia comisiuneĭ vase de răsboiŭ, de către puterile semnatare. Ea numeşte pe agenţiĭ carĭ depind de serviciul general al navigaţieĭ. Sub-inspectoriĭ sunt însă numiţĭ de autorităţile teritoriale.

Comisiunea se compune din representanţiĭ tuturor puterilor semnatare ale zisuluĭ tractat, precum şi din representanţiĭ Statelor carĭ aŭ aderat în urmă saŭ vor adera în viitor.

Termenul comisiuneĭ internaţionale este perpetuŭ.

Abaterile de la reglementele de navigaţie se pe-

depsesc de agenţiĭ comisiuneĭ acolo unde ea îşĭ exercita direct autoritatea, saŭ în lipsa eĭ de agenţiĭ putereĭ teritoriale.

Regulele de navigaţiune pe fluviul Niger, s'aŭ regulat tot în Conferinţa de la Berlin din anul 1885. Ele sunt identice cu cele arătate maĭ sus pentru fluviul Congo. Singura diferenţă este că autoritatea fluvială pe Congo este *Comisiunea Internaţională*, compusă din representanţiĭ statelor semnatare precum şi a acelor ce aŭ aderat în urmă la conferinţa din 1885, ear pe fluviul Niger atribuţiile acesteĭ comisiunĭ sunt date Anglieĭ şi Franciei, fie-care pe porţia de teritor supusă suveranităţeĭ sale. Art. 30, 31,32 [1]).

„Regulile coprinse în actul de Navigaţie a fluviuluĭ Congo vor servi lungă vreme drept model de imitat pentru regimul fluviilor carĭ străbat saŭ despart maĭ multe ţărĭ, până când se va ajunge prin desvoltările viitoare ale dreptuluĭ a se recunoaşte libertatea fluvială tuturor naţiunilor, pe toate cursurile de apă, fără a distinge dacă ele traversează, un singur stat, saŭ maĭ multe state, cu singura reservă a măsurilor de siguranţă militare de luat în timp de răsboiu, şi a intereselor de vamă în timp de pace.“ [2]).

1) Bluntschli. Droit International Codifié, fila 569.
2) Frantz Von Holtzendorff — opul citat.

PARTEA I[a]

Navigaţiunea pe Dunăre înainte de 1856. — Tractatul din Paris, 1856.— Actul public din 1857.—Conferinţa din 1858.— Conferinţa din Paris din 1866, până la conferinţa de la Londra din 1871.

Până la anul 1856 Dunărea a rămas în afara prescripţiunilor tractatuluĭ din Viena din 1815. La 1856 Turcia fiind, pentru întâia dată, admisă a face parte din concertul popoarelor europene, de şi stat necreştin, congresul din Paris se ocupă şi de Dunăre, declarând-o fluviŭ internaţional.

Inainte de a vorbi despre tractatul din Paris, este interesant a şti care a fost starea navigaţiuneĭ pe Dunăre, şi maĭ cu seamă în părţile noastre, până la 1856.

Intâiul tractat de comerciŭ este cel încheiat la 1408 între Mircea Basarab, Domn al ţăreĭ Românescĭ şi Vladislav, Regele Ungarieĭ [1]). Iată cuprinsul sĕŭ: „*Dat-a domnia mea credinţa şi sufletul domnieĭ mele tuturor neguţătorilor şi purgarilor din ţara părinte-*

1) Publicat de d. Hasdĕŭ în Archiva Istorică a Românieĭ, tomul I, partea I, după originalul aflător la arhiva municipală din Leopole.

luĭ frateluĭ domnieĭ mele Vladislav, regele de la Leopole şi purgarilor din ţara frateluĭ domnieĭ mele, marele Principe Vitold, cum ca să aibă voe de a veni în ţara domnieĭ mele cu mărfurile lor, fiindu-le venirea slobodă pe credinţa şi sufletul domnieĭ mele, cu orì şi cât de multă, fie măcar cu nenumăratele nenumăratelor, cu miele mielor . . . .

. . . .

cumpărând şi vânzênd, prin toate oraşele, *prin toate schelele de pe Dunăre, începând de la Porţile-de-fer şi chiar până la Brăila...*

Intre Austria şi Sublima Poartă s'aŭ încheiat maĭ multe tractate privitoare la navigaţiunea pe Dunăre. Primul tractat între aceste două puterĭ a fost încheiat la anul 1718 la Passarowitz. In articolul 2 el recunoaşte libertatea navigaţieĭ pe Dunăre.

Pe atuncĭ domnea în Muntenia Neculaĭ Mavrocordat şi în Moldova Mihail Racoviţă.

Tractatul de comerciŭ de la Passarowitz formează baza tuturor tratărilor dintre Austria şi Turcia. El este continuat prin articolul 8 al tractatulu din Belgrad de la 1739, şi reînoit în tractatul de la Constantinopole din 1784 Februarie 24.

Articolul IV al tractatuluĭ din 1784 dintre Austria şi Turcia declară că „pentru a preveni orĭ-ce îndoială şi bănuială . . . . . Sublima Poartă declară că în tem·iul tractatelor este permis *supuşilor* ambelor ţĕrĭ, avênd paspoarte în regulă, de a se duce şi veni liber pe mărĭ şi rîurĭ . . . . eĭ pot călători pe uscat,

pe mare, pe rîurĭ, pot trage la mal, descărca şi încărca mărfurĭ, plătind taxele ce trebue să achite.“

Articolul VI: „Supuşiĭ şi negustoriĭ ambelor puterĭ contractante vor putea călători pentru a face comerciŭ din rîurĭ la mare şi vice-versa, cu vase, şi nu vor fi obligaţĭ de cât de a plăti o singură dată taxele datorite vămeĭ pentru tot ce vor importa saŭ exporta“.

Articolul V specifică că, în cas când alte favorurĭ saŭ privilegiĭ se vor acorda de către Sublima Poartă Francezilor, Olandezilor, Englezilor saŭ Ruşilor, saŭ alteĭ naţiunĭ şi maĭ favorizate încă, ele vor folosi şi Austriacilor [1]).

Toate tractatele vechĭ dintre Austria şi Poartă recunosc libertatea navigaţiuneĭ, nu numaĭ între ele ca coriverane, dar chiar şi altor state, pentru călătorí, mărfurĭ şi vase. Aceasta le-a fost posibil din cauză că, Turcia a rĕmas în afară de acţiunea feudalităţeĭ, iar în Austria şi maĭ cu seamă în Ungaria feudalitatea a avut alt caracter de cât în ţĕrile din apusul Europeĭ.

In adevĕr, partea de Dunăre care curge prin Wurtemberg şi Bavaria maĭ nu avea importanţă din punctul de vedere al navigabilităţeĭ.

Pe partea de fluviŭ care străbate Austria propriŭ zisă, eraŭ oare-carĭ oprirĭ silite, carĭ aparţineaŭ unor

1) Recueil de traités, conventions et autres actes diplomatiques par le Bn. Ch. de Martens et le Bn. Ferd. de Cussy. Leipzig, tome premièr, fila 319—322.

comune. Partea de Dunăre care străbate Ungaria nu a fost supusă regimuluĭ feudal.

Feudalitatea în Ungaria a fost cu totul deosebită de cea din ţĕrile apusene. Ea nu s'a putut desvolta în mod firesc din cauză că, de la bătălia de la Mohaci şi până la pacea de la Carlowitz Ungaria a fost sub dominaţia Turcieĭ, iar de la această dată până la 1848 sub dominaţia austriacă.

In tot timpul dominaţiuneĭ streine nobiliĭ ungurĭ, pentru a se putea impune stăpânitoruluĭ strĕin, s'aŭ sprijinit pe popor. Poporul la rândul sĕŭ găsea protecţie în nobiliĭ feudalĭ, contra funcţionarilor dominatoruluĭ. In Ungaria locuitoriĭ sătenĭ, chiar aceĭ ce nu eraŭ moştenĭ, adică oamenĭ liberĭ, nu aŭ fost nicĭ o dată complect supuşĭ ca în apus. Intre iobagĭ şi nobilĭ eraŭ multe raporturĭ legale, pe carĭ iobagul şi proprietarul trebuiaŭ să le observe, iar în caz de neînţelegere se adresaŭ unuĭ judecător numit *szolgabiro,* saŭ judecătorul iobagilor.

Această împerechere de interese a dat naştere în Ungaria vieţeĭ judeţiene, cu consiliile lor judeţiene, carĭ eraŭ adevărate parlamente.

Din aceste cauze fără a se proclama principiul că fluviile şi rîurile plutitoare sunt comune, ele însă nu aŭ fost stăpânite de nimenĭ.

Maĭ în toate tractatele încheiate între Rusia şi Turcia de la 1812 pînă la tractatul din Paris din 1856, s'aŭ inserat de asemenea şi stipulaţiunĭ privitoare la navigaţiunea pe Dunăre.

La 1812, cînd, prin tractatul de pace de la București, s'a răpit Moldoveĭ Basarabia, Rusia s'a apropiat pentru întîia dată de Dunăre [1]).

Prutul devenind hotarul dintre Moldova și Rusia, această din urmă putere deveni țermureană riverană pe brațul Kilia până la mare.

Articolul IV al acestuĭ tractat zice: „.... *navigațiunea rămâne comună;* niciĭ o fortificație nu se va „putea ridica pe insulele Dunăreĭ ;... Vasele de co- „merciŭ a amîndoror puterilor vor avea, *ca și maĭ „înainte libera intrare și navigațiune pe Dunăre*".

Acest articol conține mărturisirea că navigațiunea era liberă pe cursul Dunăreĭ de mijloc și de jos, maĭ înainte ca Rusia să fi devenit țărmureană.

Din acest moment libertatea navigațiuneĭ pe această parte a Dunăreĭ, se restrânge numaĭ pentru *ambiĭ riveranĭ* atât ca *navigațiune*, cît și *ca intrare,* de și intrarea în Dunăre, atuncĭ ca și acum, se făcea prin brațul Sulina, pe care Rusia nu era încă țărmureană.

Atât timp cât Turcia a avut ea singură brațul Sulina și a S-tuluĭ Gheorghe, și aceasta pînă la anul 1826, *intrarea* și *navigațiunea* aŭ fost libere. Ceva maĭ mult: Turcia a întreținut tot-deauna, adâncimea brațuluĭ Sulineĭ la 16 picioare.

De îndată ce Rusia a ajuns la malul Dunăreĭ, pe brațul Kilia, de la gura Prutuluĭ pînă la Mare, a limitat nu numaĭ navigațiunea pe brațul pe care de-

1). Le Bn. Ch De Martens et Le Bn. Ferd De Cussy, opul citat Tomul II, ediția 1845 fila 393.

venise țărmureană cu Turcia, dar chiar *intrarea* și *navigațiunea* pe cele-l'alte gurĭ, și pe restul fluviuluĭ [1]).

La anul 1826 Septembre $^{25}/_{7}$ s'a semnat, între aceleașĭ puterĭ, tractatul de la Ackerman. Prin acest tractat Rusia reînoește clausele tractatuluĭ din 1812 și îșĭ asigură gura Sulineĭ, iar prin tractatul de la Adrianopol, din anul 1829 luă și brațul S-tuluĭ Gheorghe. [2]).

Articolul 3 al acestuĭ tractat după ce atribue Rusieĭ brațul S-tuluĭ Gheorghe, stipulează că Turcia de și stăpînă a maluluĭ drept al acestuĭ braț, nu va putea însă să se apropie de cât până la distanța de două ore de mal, și că acest spațiu de loc va rămânea nelocuit, și nu va putea ridica nicĭ un fel de fortificațiĭ saŭ stabiliment, de cât clădirile necesare pentru carantine.

„Vasele de *comerciu* a ambelor puterĭ contractante vor putea *liber* naviga pe Dunăre, pe tot cursul sĕŭ, iar cele de sub pavilion otoman vor putea *liber intra* prin gura Sulineĭ și Kilieĭ; brațul S-tuluĭ Gheorghe va fi liber atât vaselor dĕ răsboiu cât și vaselor de comerciŭ a ambelor puterĭ. Dar vasele ruseștĭ de răsboiŭ nu se vor putea ridica pe Dunăre de cât până la Prut.

Rusia devine ast-fel singură stăpână pe toate gurile Dunăreĭ. Din acest moment ea părăsi acele micĭ

1). F. H. Geffcken.—Opul Citat, fila 6. — Marche progressive de la Russie sur le Danube, de un anonim, fila 1—7.

2). De Martens et De Cussy.—Opul citat, filele 33 și 221. Tomul IV.

lucrări de pe braţul Sulineĭ, pe care Turcia le întreţinuse cu oare-care îngrijire.

Din causa înăsipireĭ încete şi continue, braţul Sulina ajunse la 1853 la o adâncime de 7 picioare şi jumătate, adică 2^{m} $13^{cm.}$. Pe lângă toate acestea Rusia instalase carantine în permanenţă la Sulina, şi nu numaĭ că împedica circulaţia vaselor, foarte adesea orĭ, fără cauze bine-cuvântate; dar nicĭ nu desinfecta mărfurile, pe loc la Sulina, ci le trimetea la Odesa pentru desinfectare. „Cheltuelile de navigaţie zice Geffcken, pentru un vas de 170 tone se ridicau la 3408 francĭ aur, ceva maĭ mult de 20 francĭ pentru o tonă, de şi distanţa de la Bosfor la Galaţĭ este aceeaşĭ ca de la Bosfor la Odesa; iar fretul, saŭ preţul cărăuşieĭ unuĭ vas de la Bosfor la Galaţĭ era cu 22 fr. la tonă maĭ mult de cât de la Bosfor la Odesa. Comerciul pe Dunăre era cu totul ruinat“ [1]).

La 1840 interveni un tractat foarte important, între Rusia şi Austria, semnat la Saint-Petersburg, privitor la navigaţiunea pe Dunăre.

Tractatul din 1840 este întâiul tractàt care se ocupă *special* şi esclusiv de Dunăre. Tractatele ce am arătat maĭ sus s'aŭ ocupat incidental de navigaţia pe Dunăre. Actul din 1840 aplică şi Dunăreĭ o bună parte din principiile tractatuluĭ de la Viena din 1815. El arată lucrările de făcut pe braţul Sulineĭ, cere înfiinţarea unuĭ serviciŭ sanitar, facerea unuĭ far la gura

1). F. H Geffcken, opul citat—fila 7.

Sulineĭ, stabilirea moduluĭ şi cuantumuluĭ perceepereĭ taxeĭ, după felul vaselor.

La acest tractat n'aŭ concurat ceĭ-l'alţĭ riverani, nicĭ măcar Turcia.

Ast-fel că pentru Dunăre s'a stipulat în diverse tractate: între Austria şi Turcia, între Rusia şi Turcia, între Rusia şi Austria, dar nicĭ odată între toate aceste puterĭ. Ceva maĭ mult, la 1840 domnea în Muntenia Alexandru Ghica şi în Moldova Mihail Sturdza. Austria era ţĕrmureană până la Orşova, de acolo până la Prut riverani pe Dunăre era Turcia, direct pe ţărmul drept şi ca suzerană a Moldoveĭ şi Munteniei pe ţĕrmul stâng, şi cu toate acestea, la această dată, Austria închee tractat cu Rusia, şi pentru porţiunea de fluviu, care nicĭ direct nicĭ indirect nu le aparţinea... Iată coprinsul acestuĭ tractat:

Art. I. Navigaţiunea *pe toată întinderea Dunăreĭ*, nu numaĭ din punctul unde ea atinge teritorul rus şi până la vărsarea sa în marea Neagră, dar pe toată întinderea ţĕrilor M. S. I. R. şi Apostolice, *va fi cu desăvârşire liberă*, atât în susul cât şi în scursul apeĭ. In cea-ce *priveşte comerciul*, navigaţiunea nu va fi interzisă nimănuĭ, şi nu va fi supusă la nicĭ o împedicare saŭ impunere, şi nicĭ nu se va plăti alte taxe de cât acele ce se vor fixa maĭ la vale. [1])

Art. II. Vasele de comerciŭ austriace, precum şi

Le B. et Ch. H. Martens et le Bn. Ferd. De Gussy opul citat, Tome V, 1849, filele 52, 55.

acele ale *orĭ căreĭ alte națiunĭ* care are drept de a naviga pe marea Neagră şi în linişte cu Rusia (sic) pot intra libere în gurile navigabile ale Dunăreĭ, a călători în sus şi în jos, şi a eşi fără a fi supuse altor taxe de cât acele ce se vor fixa maĭ jos. Vasele de comerciŭ ruseştĭ vor putea, de asemenea să călătorească liber în sus şi în jos pe toată întinderea teritoriilor M. S. I. R. şi Apost. nu vor fi de asemenea supuse la nicĭ o taxă.

Art. III. Toate vasele austriace carĭ navigă pe Dunăre vor avea dreptul de a fi trase la edec, cu mijloacele lor, în susul apeĭ pe toată întinderea insuleĭ sfîntuluĭ Gheorghe, Letea şi Ceatal, cu condiţie numaĭ să observe măsurile sanitare privitoare carantinelor, şi a merge pe cărările de edec stabilite, de către guvernul rusesc, pe ambele malurĭ.

Dealtmintrelea supravegherea acestor măsurĭ nu va trebui să împedice navigaţia. In cea ce priveşte drumul de edec pe cheiul oraşuluĭ Reni, Inaltele Puterĭ contractante se vor înţelege apoĭ împreună asupra mijloacelor de întrebuinţat pentru ca edecul să se poată face fără a aduce vre-o atingere regulamentelor sanitare, şi libereĭ practicărĭ a comerciuluĭ oraşuluĭ Reni.

Art. IV. Vasele austriace nu vor fi supuse nicĭ uneĭ visitărĭ, nicĭ la intrarea nicĭ la eşirea din fluviu. Ele se vor opri la Sulina numaĭ timpul necesar pentru ca oficerul staţiuneĭ de supraveghere să cerceteze hârtiele vasuluĭ. De îndată ce aceste formalităţĭ

vor fi îndeplinite şi găsite în regulă de serviciul sanitar, ele îşĭ vor continua drumul fără a maĭ putea fi ţinute în loc.

Aceleaşĭ înlesnirĭ vor fi făcute vaselor ruseştĭ carĭ vor călători pe partea de Dunăre care udă saŭ străbate statele M. S. I. R. şi Apostolice.

Art. V. Guvernul M. S. I. Rusieĭ se obligă a începe cât maĭ neîntârziat lucrările necesare pentru a împedica *înăsipirea gureĭ Sulineĭ* şi a face acest braţ navigabil ast-fel că navigaţia să nu maĭ fie împedicată. Aceste lucrărĭ vor fi reîncepute şi continuate atât de des cât va fi necesar şi pe cât anotimpurile vor îngădui pentru a împedica noile înăsipirĭ a gureĭ Sulineĭ.

Art. VI. Guvernul M. S. I. Rusieĭ se obligă, în afară de aceasta de a ridica în cel maĭ scurt termen un *fanal* saŭ *far*, unde va veni maĭ bine la gura Sulineĭ şi de a întreţine o flacără după cele maĭ bune mijloace actual cunoscute, cu reflectoare de dimensiunĭ marĭ. Acest far va fi aprins de la 1 Martie stil vechiŭ până în luna luĭ Decembre.

Art. VII. Pentru a contribui la cheltuelile de despotmolire şi de întreţinere a braţuluĭ, precum şi la cheltuelile şi întreţinerea faruluĭ, *ridicat în interes comun al ambelor imperiĭ*, vasele austriace carĭ vor intra prin gura Sulineĭ, vor plăti o singură dată, *pentru intrare şi eşire*, următoarele taxe, invariabil şi irevocabil stabilite, adică : pentru vasele cu 2 catargurĭ, 2 talerĭ; vasele cu 3 catargurĭ, 3 talerĭ; va-

sele cu aburĭ, fără distincţie 3 talerĭ; iar ca taxă pentru *far* toate vasele austriace, fără distincţie de mărime saŭ tonaj, vor plăti 1 taler.

Aceste două taxe vor fi plătite la eşirea vasuluĭ din Dunăre, şi nu la intrare în fluviu, pentru a nu fi oprite în acest loc, şi de a putea profita de vênturile favorabile pentru a se putea duce în susul fluviuluĭ fără perdere de vreme.

Taxa pentru curăţirea canaluluĭ va fi percepută numaĭ după începerea lucrărilor. Taxa pentru *far* va începe a fi percepută de îndată ce farul va fi aprins.

Art. VIII. Pentru a înlesni încă şi maĭ mult legăturile comerciale a ţĕrilor aşezate pe lungul Dunăreĭ cu porturile ruse din marea Neagră, guvernul M. S. I. Rusieĭ consimte a pune, în ceea ce priveşte măsurile sanitare, vasele austriace cu aburĭ, carĭ navighează pe Dunăre, pe acelaşĭ picior cu vasele cu aburĭ carĭ navighează pe marea Neagră şi pe Dardanele, adică: că va permite ca mărfurile transportate pe Dunăre în vase austriace din Viena saŭ Ungaria în Odesa saŭ în alte porturĭ ale Rusieĭ, să fie tratate ca şi acele ce vin din Triest, Livorno saŭ din alte porturĭ ale Mediteraneĭ, de îndată ce aceste mărfurĭ saŭ baloturile ce le conţine vor fi întărite de pecetea ambasadeĭ ruseştĭ din Viena, saŭ de consulatul rus din Orşova.

Art. IX. Ambele înalte părţĭ contractante, recunoscênd ast-fel ca permanent menţinerea principiuluĭ

libereĭ navigaţiunĭ cu aburĭ pe Dunăre, aŭ convenit că stipulaţiunile presentuluĭ contract să rĕmâe în picioare, în timp de 10 anĭ din ziua schimbăreĭ ratificaţiunilor, carĭ vor avea plinul şi întregul lor efect[1]).

Art. I-iŭ a acestuĭ tractat se aseamănă, oare-cum, cu art. 109 a tractatuluĭ din Viena din 1815. El declară că navigaţiunea pe toată întinderea *Dunăreĭ* va fi *cu totul* liberă, şi *neinterzisă nimăruĭ sub raportul comerciuluĭ*, cu alte cuvinte că mărfurile pot călători, însă pe vase ruseştĭ saŭ austriace. Iar în articolul 9 această libertate este reservată numaĭ pentru *vasele cu aburĭ*, pentru bunul motiv că singură Austria avea, la această epocă, câte-va vase cu aburĭ pe Dunăre. Câţĭ-va anĭ maĭ apoĭ ea avea, de fapt, monopolul transportuluĭ pe Dunăre, organizând acea flotilă comercială fluvială cu care se lăuda, până la un oare-care punct cu drept cuvênt, la conferinţa de la Londra din anul 1893.

Această mare desvoltare comercială a Austrieĭ începu să îngrijească pe Rusia. Ea profită de faptul că gurile Dunăreĭ se aflau sub suveranitatea sa, şi aplică aşa de bine articolul V, al tractatuluĭ din 1840 în cât în anul 1853, braţul Sulina avea o adâncime de $2^{m}\,13^{cm}$, ear cheltuelile de navlu ajunsese la o tonă, din Bosfor până la Galaţĭ, cu 22 fr. maĭ scump de cât de la Bosfor la Odesa, deşi situate la aceaşĭ depărtare.

1) Le Bn. Ch. de Martens et le Bn. Ferd. de Cussy — opul citat — Tome V — filele 52—55.

„Geffcken relatează după „l'Economist“ că un vas englezesc a fost obligat, în anul 1853, să stea la Galaţĭ 65 de zile şi să plătească 820 talerĭ, drept cheltuelĭ“. ([1]).

Marele nostru patriot şi om de Stat, Mihail Kogălniceanu, care de la vârsta de 17 anĭ fusese amestecat în trebile Moldoveĭ, spune: „Bohazul Sulina, cum se zicea pe atuncĭ gureĭ Dunăreĭ de la Sulina, până la 1829 tot urma a se ţine în stare navigabilă de către Moldova. Părcălabiĭ Galaţuluĭ aveaŭ această însărcinare. Însă prin tractatul de la Adrianopole gurile Dunăreĭ cedându-se Rusieĭ, ţinerea lor în bună stare căzu în sarcina guvernuluĭ rusesc. Pe la 1848, în timpul ocupaţiuneĭ principatelor, începuse a se răspândi sgomotul, cum că autorităţile rusescĭ din localitate, profitând de complicaţiile europene, *se puseră a potmoli gurile Dunăreĭ*, saŭ cel puţin nu maĭ îngrijeaŭ de buna lor stare navigabilă. Natural, guvernele Principatelor, şi în deosebĭ Mihaĭ Sturdza, se preocupase mult de această *astupare a Dunăreĭ*, care, realizată, avea să ruineze Porturile române! Guvernul austriac fu avizat de cele ce se petreceau la Sulina“ [2]).

„Mihaĭ Sturdza fu nevoit să abdice, din cauză că a avut curajul de a *zice un cuvînt*, spre a păstra Românieĭ libera navigaţiune a *Mameĭ-Dunăre*, şi ast-fel a căzut *victimă acestuĭ patriotic cuvînt*. — Şi succesorul seŭ în Domnia Moldoveĭ, Grigorie A.

1). Geffecken.—Opul citat fila 7.

2) Mihail Kogălniceanu: Chestiunea Dunăreĭ. Partea II-a, filele 15—16.

„Ghica, facu din chestiunea Dunărei una din constantele sale preocupaţiunĭ. — *Am temeiŭ* de a susţine, ca organisator al ministeruluĭ lucrărilor publice din Moldova, că şi înainte, şi în ajunul încheereĭ păceĭ, după răsboiul Crimeeĭ, *bunul* Domn *s'a adresat nu o dată la Viena şi la cele-l'alte Cabinete*, pentru a mijloci ca libertatea navigaţiuneĭ Dunăreĭ *să fie privită ca un interes european,* ca marele fluviŭ să fie pus sub paza şi garanţia Europeĭ. *Şi ast-fel stăruinţele şi memoriele miculuĭ* Domn al Moldoveĭ n'aŭ fost cea maĭ mică îmboldire a *deşteptăreĭ* Europeĭ în privinţa asigurăreĭ libertăţeĭ Dunăreĭ“ [1]).

In urma acestor stăruinţe a Domnitorilor Moldoveĭ, Mihail Sturdza şi Grigore A. Ghica, Austria şi Anglia începură o campanie diplomatică, la care maĭ apoĭ, s'a unit şi Francia.

La 28 Decembre 1854, representanţiĭ puterilor Europene, acreditaţĭ pe lângă Curtea din Viena, adresară un Memorandum Principeluĭ Gortchacoff, prin care cer libertatea navigaţiuneĭ *pe Dunărea de jos*, şi pentru a asigura această navigaţiune, eĭ propun *punerea acesteĭ părţĭ de fluviŭ* „sub controlul uneĭ autorităţĭ sindicale permanente [2]).

La 21 Martie 1855, baronul de Prokesch Osten făcu nouĭ propunerĭ, ca Rusia să nu maĭ stabilească

1) Mihail Kogălniceanu — opul citat — fila 16.
2) Cartea Verde a Ministeruluĭ afacerilor streine — fila 128.

Carantine „şi să considere insulele carĭ formează „Delta Dunăreĭ ca teritoriŭ neutru“.

Principele Gortchacoff, plenipotenţiarul Rusieĭ, obiectă că această propunere are aerul uneĭ *expropriaţiunĭ indirecte* [1]).

Cu toate acestea în urma maĭ multor negociaţiunĭ, în şedinţa de la 23 Martie 1855, representanţiĭ puterilor căzură de acord asupra unuĭ protocol de 6 articole [2]).

Articolul 1 aplică principiile tractatuluĭ din Viena de la 1815 „*Cursuluĭ inferior al Dunăreĭ* de la punctul *de unde acest fluviŭ devine comun Austrieĭ şi Imperiuluĭ Otoman, până la mare.*

Articolul 4 hotărasce „înfiinţarea uneĭ Comisiunĭ „Europene, compusă din delegaţiĭ fie-căreia dintre „ele, care va determina lucrările ce trebuesc făcute „pentru a face să dispară obstacolele dintre Galaţĭ „şi mare. Această Comisiune Europeană, care nu va „putea să fie disolvată de cât prin consimţimêntul „comun, va aşterne bazele unuĭ regulament pentru „navigaţiunea maritimă şi fluvială, precum şi pro„ectul instrucţiunilor ce vor trebui să servească de „călăuză, şi regulă uneĭ *Comisiunĭ ţermurene* for„mată din delegaţiĭ a treĭ state ţermurene: Austria, „Rusia şi Turcia“.

După acest proect nu se pune, conform tractatuluĭ din Viena, întreg fluviul sub autoritatea co-

1) Cartea Verde a Ministeruluĭ afacerilor streine, fila 131.
2) Cartea Verde a Ministeruluĭ afacerilor streine, fila 136.

mună a țĕrmurenilor, ci numaĭ o parte a fluviuluĭ *„de la punctul de unde el devine comun Austrieĭ și Imperiuluĭ Otoman"*.

Aceasta este prima derogare făcută principiilor tractatuluĭ din Viena. Această derogare, de un spirit cu totul particular, a fost propusă de Austria, ca și cum tractatul din 1815 n'ar fi fost încheiat la Viena! Ca și cum din această frumoasă lucrare a seculuIuĭ XIX nu maĭ rămăsese nicĭ măcar o amintire!

Dunărea se găsea decĭ, după acest proiect, care a rĕmas neaprobat, împărțită în două părțĭ. Prima parte de la punctul „de unde fluviul devine navigabil și până în punctul unde el devine comun Austrieĭ și Turcieĭ, și a doua parte „de la acest punct până la mare". De la 23 Martie 1855 și până la 1 Februarie 1856, când preliminările păceĭ fură semnate la Viena, de către representanțiĭ puterilor, carĭ se rĕsboise la Crimeea, chestiunea Dunăreĭ făcu un oare-care progres, căcĭ dint'o nouă redacție reese că *„toată Dunărea va fi supusă unuĭ control european* [1])".

Până atuncĭ, după cum am văzut maĭ sus, nu se cerea stabilirea acestuĭ control de cât pe partea inferioară a fluviuluĭ.

Ajunșĭ, însă, înaintea Congresuluĭ din Paris, lucrurile s'aŭ schimbat. Rusia cedând Principatelor Da-

1) Cartea Verde a Ministeruluĭ afacerilor strĕine, fila 137, protocolul de la 1 Februare 1856.

nubiene partea de sud a Basarabieĭ, şi încetând, în urma acestuĭ fapt, de a maĭ fi ţĕrmureană a Dunăreĭ, Austria nu maĭ avea aceleaşĭ interese ca în 1855.

Spre marea mirare a representanţilor Puterilor din congresul din Paris, Austria, de data aceasta, se opuse ca toată Dunărea să fie pusă sub controlul Europeĭ, ci numaĭ Dunărea de jos, pretextând: *„că pe Dunărea de sus nu s'a ivit nicĭ o dată vr'un conflict între părţile interesate“*, ca şi cum ar fi fost vorba numaĭ de *părţile interesate*, şi nu de libertatea navigaţiuneĭ în general.

Austria, privind numaĭ interesele momentuluĭ, voea şi de data aceasta, să-şĭ creeze, după cum prea bine a remarcat contele Clarendon, o poziţiune excepţională, rămâind „stăpână *absolută şi singură* pe Dunărea de sus, şi *să participe*, în acelaş timp, şi *la navigaţiunea de pe partea inferioară a acestuĭ fluviŭ*[1])“.

Răposatul M. Kogălniceanu zicea: „Ca deputat în adunarea Moldoveĭ, ca amic al delegaţilor Moldoveĭ în *Comisiunea riveranilor* de la 1857, ca unul ce *am avut sub ochĭ* corespondenţa urmată între guvernul Caimacanuluĭ Vogoride şi delegaţiĭ P. Donicĭ şi L. Stege, şi chiar o parte din corespondenţa delegatuluĭ Valachieĭ d. N. Rosetti; maĭ apoĭ ca Preşedinte al Consiliuluĭ de Miniştri din Moldova, şi în 1863—1864 ca Preşedinte al Consiliuluĭ de Miniştri a Românieĭ am putut cunoasce toate în-

1) Cartea Verde a Ministeruluĭ afacerilor strĕine, fila 140, protocolul No. 3 din 12 Martie 1856.

cercările, ce din timpurĭ, se făceaŭ de către Cabinetul din Viena, spre a asigura Austro-Ungarieĭ poziţiunea *privilegiată* şi *excepţională,* pe care bărbaţiĭ sĕĭ de Stat o urmăresc de un cuart de secol, cu atâta tenacitate şi patriotism austriac, când în chestiunea regulamentăreĭ Dunăreĭ, când în acea a spargereĭ Porţilor-de-Fer" [1]).

La 16 Martie, Contele Buol-Schauenstein anunţă „că Austria adera la întreaga aplicare a principilor stabilite de către Congresul din Viena, atât în ceea ce priveşte navigaţiunea Dunăreĭ de sus, cât şi a Dunăreĭ de jos, cu condiţie numaĭ că, această mĕsură să fie combinătă cu invoelile anterioare privitoare la privilegile ce aŭ fost acordate până în 1881, mareĭ Companiĭ austriace pentru navigaţiunea cu vapoare pe Dunăre".

La 30 Martie 1856 Congresul din Paris, a stabilit în articolul 15, cele ce urmează: „actul Congresuluĭ din Viena stabilind principiile destinate de a regula navigaţiunea fluviilor carĭ separă saŭ străbat maĭ multe State, puterile contractante (din Congresul din Paris) stipulează între ele, că pe viitor aceste principiĭ vor fi de asemenea aplicate Dunăreĭ şi gurilor sale.— *Ele declară că această disposiţiune face de acum înainte parte din dreptul public al Europeĭ, şi le ia sub garanţia lor*".

1) M. Kogălniceanu, opul citat, partea II-a, fila 19.— Comitele N. de Rossetti, 1859 Chestia Libereĭ navigaţiĭ pe Dunăre,— raport către Prinţul Domnitor Alexandru Ion I Cuza.

„Navigaţiuneĭ Dunăreĭ nu i se va putea pune nic o împedecare, şi nu va putea fi supusă nicĭ uneĭ plăţĭ de taxe, carĭ nu vor fi expres prevăzute în stipulaţiele cuprinse în articolele următoare. Prin urmare nu se va maĭ putea percepe nicĭ o plată sprijinită unic pe faptul navigaţiuneĭ fluviuluĭ, precum nicĭ un drept asupra mărfurilor din vase. Regulamentele de poliţie şi de carantină ce vor trebui să se stabilească, pentru siguranţa statelor *separate saŭ străbătute* de acest fluviu, vor fi concepute ast-fel în cât să înlesnească, atât pe cât va fi posibil, circulaţiunea vaselor. In afară de aceste regulamente nu se va pune nicĭ un obstacol, de orĭ-ce natură, asupra libereĭ navigaţiuniĭ“.

Art. 15. „In scopul de a realisa dispoziţiele articoluluĭ precedent o Comisiune în care Francia, Austria, Marea-Britanie Prusia, Rusia, Şardinia şi Turcia, vor fi, fie-care, representate prin un delegat, va fi însărcinată de a specifica şi executa lucrările necesare de la Isaccea în jos, pentru a curăţi de nisip, şi alte obstacule gurile Dunăreĭ, şi părţile măreĭ învecinate lor, şi de a pune această parte a flnviuluĭ şi zisele părţĭ a măreĭ în cele maĭ bune condiţiunĭ posibile pentru navigaţiune. — Pentru acoperirea cheltuelilor acestor lucrărĭ, precum şi a clădirilor ce vor avea drept scop asigurarea şi înlesnirea navigaţiuneĭ pe gurile Dunăreĭ, vor putea fi percepute plăţĭ fixe, cât se poate de convenabile, hotărâte de Comisiune prin majoritate de voturĭ, cu condiţia expresă, că,. sub

acest raport, pe cum şi subt toate cele-l'alte, pavilioanele tuturor naţiunilor să fie tratate cu o perfectă egalitate".

Art. 17. O Comisiune se va înfiinţa şi se va compune din delegaţiĭ Austrieĭ, Bavarieĭ, Sublimeĭ-Porţĭ şi Würtembergul uĭ, câte unul pentru fie-care dintre aceste puterĭ, cărora se va adauga şi comisariĭ celor treĭ Principate danubiene şi a căror numire va fi fost aprobată de Poartă. Această comisiune, care va fi *permanentă*, va elabora: 1) regulamentele de navigaţiune şi poliţie fluvială; 2) Va face să dispară obstacolele, de orĭ-ce natură ar fi, din causa cărora nu se poate aplica întregeĭ Dunărĭ principiile tractatuluĭ din Viena; 3) Va ordona şi executa lucrările necesare pe tot parcursul fluviuluĭ, şi 4) *Va veghea, după disolvarea Comisiuneĭ Europene, la menţinerea navigabilităţeĭ gurilor Dunăreĭ şi a părţilor măreĭ învecinate lor.*

Art. 18. Este bine înţeles că *Comisiunea Europeană* îşĭ va termina însărcinarea maĭ sus arătată, precum şi *Comisiunea ţermureană* va termina lucrările arătate în articolul precedent sub No. 1 şi 2, *în spaţiul de timp de doĭ anĭ.* Puterile semnatare, reunite în conferenţă, informate asupra acestora, vor pronunţa, după ce vor lua act, disolvarea *Comisiuneĭ Europene*; şi din acest moment *Comisiunea ţermureană permanentă* se va bucura de aceleaşĭ drepturĭ de carĭ, până atuncĭ, s'a bucurat *Comisiunea Europeană.*

Art. 19. „In scopul de a asigura executarea regu-

lamentelor, carĭ vor fi fost alcătuite prin comună învoeală după principiile arătate maĭ sus, fie-care dintre puterile contractante vor avea dreptul de ţine în toı timpul, două vase uşoare în gurile Dunăreĭ.“

După cum vedem art. 15 al tractatuluĭ din Paris revine la principiile stabilite deja din 1815, zicênd „că pe viitor aceste principiĭ (a le tractatuluĭ din 1815) vor fi aplicate Dunăreĭ şi gurilor sale“ declarând solemn *„că această disposiţiune face de acum înainte parte din dreptul public al Europeĭ şi că puterile o iaŭ sub garanţia lor“*.

Tractatul din Paris din 1856 nu numaĭ că menţine frumoasa operă din 1815, dar îĭ adăogă un principiu încă şi maĭ liberal, prin aceea că recunoaşte în ceea ce priveşte navigaţiunea Dunăreĭ, interesele statelor neţĕrmurene alăturĭ de interesele Statelor ţĕrmurene.

Sarcina Comisiuneĭ Europene, instituită în 1856, *„este de a indica şi executa lucrările necesare de la „Isaccea în jos pentru a curăţi gurile Dunăreĭ de „nisip şi de alte obstacole ce o astupaŭ“*.

Comisiunea Europeană trebuea să-şĭ termine lucrările sale în doĭ anĭ. Imediat după expirarea acestuĭ termen, conferinţa trebuia să ia act de lucrările executate şi să pronunţe disolvarea Comisieĭ europene, urmând upoĭ să se înfinţeze Comisia ţermureană în locul celeĭ europene.

Puterile semnatare ale tractatuluĭ din Paris, neacor-

dând Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ de cât o scurtă existenţă de doĭ anĭ, a făcut o mare greşală.

Din causa aceasta nasc toate complicaţiile viitoare ale chestiuneĭ Dunăreĭ.

Din această cauză, doĭ anĭ maĭ târziu, în 1858, chestia existenţeĭ Comisiuneĭ fiind din noŭ pusă în discuţie, puterile îĭ prelungiră existenţa din an în an până în 1871, când îĭ acordară încă 12 anĭ, până în anul 1883. La fie-care termen Puterile nu acordau prelungirea de cât în schimbul unor concesiunĭ, carĭ nu eraŭ de cât înlăturarea principiilor tractatuluĭ din Veina şi a celuĭ din Paris. De această greşală săvârşită în 1856, şi-aŭ dat seamă representanţiĭ Puterilor semnatare ale tractatuluĭ din Paris însă, tocmaĭ în 1858, când, prin protocolul No. 19 din 19 August plenipotenţiariĭ Franciei, Mareĭ Britaniĭ, Prusieĭ, Rusieĭ, Sardinieĭ şi Turcieĭ aŭ cerut a se prelungi termenul existenţeĭ Comisiuneĭ Europene până la complecta terminare a lucrărilor.

La această propunere representantul Austrieĭ s'a opus zicênd: *„că asupra acestuĭ punct guvernul sĕŭ „se va înţelege, pe cale diplomatică, cu guvernele celor-l-alte puterĭ semnatare ale tractatuluĭ din Paris din 1856“*....

Dacă la 1856, representaţiĭ Puterilor în congresul din Paris şi-ar fi dat socoteală, aşa precum au vĕzut tocmaĭ la 1858, de imensitatea lucrărilor, pe carĭ

Comisiunea Europeană avea să le îndeplinească la gurile Dunăreĭ, şi i-ar fi acordat, de la început, un termen de 50 saŭ 60 de anĭ pentru facerea acestor lucrărĭ, atuncĭ prescripţiele tractatuluĭ din Viena şi din Paris, în ceea ce priveşte rîurile carĭ străbat saŭ despart maĭ multe ţĕrĭ, nu ar fi fost atât de înlăturate, în cea ce priveşte Dunărea.

Puterile neacordând însă, Comisiuneĭ Europeane a Dunăreĭ, de cât scurta viaţă de doĭ anĭ, pe de o parte această Comisiune nu putea întreprinde lucrărĭ pe o întindere maĭ mare, şi după un plan general bine chibzuit, iar pe de altă parte, la prelungirea fie-căruĭ termen, trebuind să împace interesele Puterilor semnatare ale tractatuluĭ din Paris, prelungirea nu se obţinea, în fie-care dată, de cât în schimbul unuĭ şir de concesiĭ, făcute aci Rusieĭ, aci Austrieĭ, tot-deauna însă în dauna statelor micĭ ţĕrmurene Dunăreĭ.

De aceea astăzĭ Dunărea nu maĭ este supusă nicĭ regimuluĭ tractatuluĭ din Viena, nicĭ aceluia prevăzut în tractatul din Paris.

După amândouă aceste tractate, navigaţiunea şi poliţia fluvială a Dunăreĭ întregĭ, ar trebui să se găsească sub cârmuirea uneĭ Comisiunĭ ţĕrmurene, compusă din delegaţiĭ tuturor statelor al căror teritoriu este atins de apele Dunăreĭ.

In locul acestuĭ *regim unic*, Dunărea se găseşte astă-zĭ în Würtenberg şi Bavaria sub un regim aparte, în Austro-Ungaria sub alt regim, la porţile de fer sub altul, între Porţile de fier şi Brăila sub nicĭ un

regim, de la Brăila până la Gura Sulineĭ şi Sf. Gheorghe sub regimul Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, de la Ceatal până la Ismail sub regimul ruso-român, şi apoĭ în gura Oczacov a braţuluĭ Chilia sub regimul exclusiv rus; osebit de porţiunea de Dunăre supusă Convenţieĭ din 1882 dintre Serbia şi Austro-Ungaria, şi de porţiunile de pe malul românesc şi sêrbesc de la Porţile-de-fer la Orşova. Deci dacă de la început s'ar fi prevăzut de a se acorda Comisieĭ Europene, o existenţă egală cu timpul necesar pentru facerea lucrărilor de restabilire a uneĭ bune navigaţiunĭ, şi în urma terminăreĭ cărora, Comisiunea Europeană disolvându-se, şi înlocuindu-se prin Comisiunea compusă din delegaţiĭ tutulor statelor ţĕrmurene, Dunărea s'ar fi aflat astă-zĭ supusă unuĭ *singur regim*, acela prevĕḑut în tractatul din Viena din 1815 şi din Paris de la 1856, ear nu atâtor regimurĭ, câte am vĕḑut maĭ sus. La finele anuluĭ 1856, delegaţiĭ statelor ţĕrmurene se întrunirā la Viena, unde, conform tractatuluĭ din Paris, trebuia să alcătuiască Actul de navigaţiune al Dunăreĭ. La 7 Noembrie 1857, acest Act a fost semnat de representanţiĭ puterilor ţĕrmurene. Acest Act nu a corespuns speranţelor pe carĭ le deşteptase tractatele din Viena şi Paris. El aduce maĭ multe restricţiunĭ principiilor acestor doue tractate, introducênd unele distincţiunĭ între *navigaţiunea interioară* a fluviuluĭ şi *navigaţiunea din fluviu în mare*, distincţiunĭ ce n'aŭ fost prevĕzute nicĭ de tractatul din Viena, nicĭ de cel din Paris.

Articolul 5 al Actuluĭ semnat la 7 Noembrie 1857 la Viena zice că: „exerciţiul navigaţiuneĭ din plină mare la fie-care din porturile Dunăreĭ, şi de la fie-care din aceste porturĭ în mare, este liber vaselor tuturor naţiunilor. Prin urmare aceste vase vor putea atinge toate porturile situate în direcţiunea călătorieĭ lor, vor putea descărca în parte saŭ în totalitate mărfurile şi călătoriĭ *aduşĭ din mare*, vor putea lua mărfurĭ şi călătorĭ *spre aĭ duce spre mare*" iar articolul 8 zice: „că *exerciţiul navigaţiuneĭ fluviale propriu zisă, între porturile Dunăreĭ, fără a intra în plină mare, este reservat vaselor ţĕrilor ţĕrmurene acestuĭ fluviŭ*".

Aşa dar Actul Public din 1857 introduce, după cum am zis maĭ sus, o distincţiune între navigaţia interioară a fluviuluĭ, de la un port la un alt port, navigaţiune reservată ţĕrilor ţĕrmurene, şi între navigaţiunea exterioară, adică: aceea din plină mare la un port al Dunăreĭ şi de la fie-care dintre aceste porturĭ în plină mare, care singură este liberă vaselor celor-l'alte naţiunĭ. Este uşor de vĕzut că acest noŭ principiŭ pe care Actul din 7 Noembrie 1857 îl introducea în materia cârmuitoare a rîurilor carĭ străbat saŭ despart maĭ multe ţĕrĭ, satisfăcea interesele Austro-Ungarieĭ, de oare-ce acest singur stat dispunea, pe acele vremurĭ, de vase navigabile pe Dunăre.

Dintre statele ţĕrmurene Dunăreĭ, Rusia şi Turcia nu aveaŭ vase de comerţ pe Dunăre. Cele treĭ Prin-

cipate Danubiene de asemenea nu aveaŭ, ast-fel că distincţiunea de maĭ sus, satisfăcea numaĭ interesele Austro-Ungarieĭ [1]). Aceste disposiţiunĭ a le *Actuluĭ Public* din 7 Noembrie 1857 atacă nu numaĭ principiul libertăţeĭ navigaţiuneĭ, dar şi principiul egalităţeĭ drepturilor tutulor naţiunilor, prin faptul că vasele statelor neţĕrmurene nu aŭ dreptul de a participa la navigaţiunea interioară a fluviuluĭ. *Acest act are însă un merit, că în principiŭ, drepturile statelor ţĕrmurene sunt reciproc respectate.*

Este însă tot atât de adevărat că, respectul ce acest Act îl arată faţă de statele ţermurene, nu este sincer. Austro-Ungaria îl susţine, şi se pune îndărătul acestuĭ principiŭ, numaĭ pentru faptul că susţinêndu-l, nu avea nimic de perdut.

Maĭ la vale vom vedea cum Austro-Ungaria a dorit tot-deauna să aibă supremaţia în apele noastre de la Porţile de Fer şi până la Galaţĭ, uitând în 1883, ceea ce a susţinut şi semnat la 1857, şi aceasta pentru bunul motiv că, în ceea ce priveşte regimul Dunăreĭ De-jos, şi de Mijloc, Austria cât şi Rusia nu s'aŭ condus după principiile de *drept internaţional*, *admise şi semnate de ele* în tractatele de Viena şi Paris, ci numaĭ după interesele lor momentane.

Actul public din 7 Noembrie 1857 a rĕmas literă moartă.

Imediat ce i se cunoscu conţinutul, puterile sem-

1) M. Geffcken,— opul citat.

natare ale tractatuluĭ din 1856 îĭ făcură o foarte mare oposiţie. Statele neţĕrmurene Dunăreĭ vĕzênd că prin Actul de la 7 Noembrie, Austria le exclude în drept, de la navigaţiunea interioară a Dunăreĭ, şi în fapt şi pe statele ţĕrmurene căcĭ acestea prin inferioritatea lor de atuncĭ faţă de Austria, nicĭ nu puteau măcar năzui de a avea marină comercială pe fluviu, ast-fel în cât, actul de 1857 era, pur şi simplu, înlăturarea pentru Dunăre a principiilor de drept internaţional public, pe carĭ Europa, la 1856, a declarat că le-a luat sub garanţia sa.

Conform tractatuluĭ din Paris care nu acordase Comisieĭ Europene de cât o existenţă de doĭ anĭ, în urma căruĭ termen, această Comisiune trebuea să fie înlocuită cu Comisiunea ţermureană permanentă, representanţiĭ puterilor semnatare a tractatuluĭ din Paris din 1856, s'aŭ întrunit, doĭ anĭ maĭ târziu, în 1858 la Viena, pentru a cerceta Actul Public din 7 Noembrie 1857 al Comisiuneĭ ţermurene, Act, care, după cum am spus maĭ sus, trebuea să fie redactat în spiritul principiilor tractatuluĭ de Viena şi Paris, şi după a căruĭ admitere conferinţa luând act de lucrările făcute de *Comisiunea Europeană* trebuia să pronunţe disolvarea acesteĭ Comisiunĭ, şi înlocuirea eĭ prin *Comisiunea ţĕrmureană permanentă.*

In şedinţa de la 16 August 1858 a conferinţeĭ, compusă din delegaţiĭ puterilor semnatare ale tractatelor din 1856, Austria prin representantul sĕŭ ceru

disolvarea *Comisiunei Europene*, şi înlocuirea eĭ prin *Comisiunea ţermureană permanentă.*

Representanţiĭ puterilor vĕḑênd însă supremaţia de drept şi de fapt pe care Austria ar dobândi-o asupra navigaţiuneĭ interioare a Dunăreĭ, pe de o parte, iar pe de altă parte, vĕḑênd că Comisiunea Europeană, în scurtul interval de doĭ anĭ ce i se acordase, nu numaĭ că nu isprăvise lucrările menite de a înlesni navigaţiunea la gurile Dunăreĭ, dar de abea începuse a-şĭ da seama de lucrările ce ar trebui să săvârşească în acest scop, aŭ respins propunerea Austrieĭ de a se disolva Comisiunea Europeană şi de a o înlocui cu Comisiunea riverană permanentă. Insă pentru a prelungi existenţa Comisiuneĭ Europene, conferinţa trebuea să aibă şi adesiunea Austrieĭ, şi fiind-că ea nu consimţea la această prelungire, pentru termene maĭ lungĭ, puterile convenirā şi prelungiră existenţa Comisiuneĭ Europene *din an în an,* de la 1858 Noembrie 2, până la 1865 Noembrie 2, când representanţiĭ puterilor Europene se întruniră din noŭ la Galaţĭ.

In conferinţa de la 1858 s'a atins şi chestiunea Porţilor-de-Fer de către Lordul Cowley, care a atras atenţia Conferinţeĭ asupra necesităţeĭ de a se ameliora navigaţiunea la Porţile-de-Fer, exprimându-şĭ dorinţa de a şti dacă s'a făcut ceva în acest scop. La această întrebare plenipotenţiarul Austrieĭ a rĕspuns că, guvernul sĕŭ are o mare solicitudine pentru ameliorarea navigaţieĭ pe această parte a fluviuluĭ (?).

Asupra acesteĭ solicitudinĭ vom vorbi maĭ târziŭ.

La 1865 puterile Comisiuneĭ Europene se prelungesc până la 1871, apoĭ până la 1883. Intre aniĭ 1871 şi 1883 chestia fu din nou atinsă la 1877 în tractatul din Berlin. Din anul 1883 existenţa Comisiuneĭ Europene fu prelungită până la 1904, când Conferinţa europeană se va întruni din noŭ în acest scop

Toate aceste târguelĭ asupra existenţeĭ Comisiuneĭ Europene, de la 1856 şi până astă-zĭ, precum şi compromisiunile făcute la prelungirea fie-căruĭ termen, faţă de principiile etern juste ale tractatelor din Viena şi Paris, n'ar fi avut loc, dacă, după cum am spus maĭ sus, de la început, s'ar fi dat Comisiuneĭ Europene un termen îndestulător, pentru săvârşirea lucrărilor de despotmolire a gurilor Dunăreĭ.

La 28 Martie 1866 s'a întrunit la Paris conferinţa asupra navigaţiuneĭ pe Dunăre. Această conferinţă a avut drept scop de a discuta şi sancţiona sub reserva aprobăreĭ guvernelor lor respective, actul alcătuit de către Comisiunea Europeană a Dunăreĭ de jos, şi semnat de această Comisiune, după cum am arătat maĭ sus, la 2 Noembrie 1865 [1]).

Plenipotenţiarul Rusieĭ înainte de a se pronunţa în această privinţă, ceru, maĭ întâiŭ, să se ia o decisiune, în ceea-ce priveşte prelungirea termenuluĭ Comisieĭ Europene, care până la această dată fusese prelungit din an în an; şi al doilea, că ar fi convenabil de a se pronunţa asupra modificărilor ce aŭ

1) Vezĭ cartea verde a Ministeruluĭ Afacerilor Streine a Românieĭ.

fost întroduse de către puterile semnatare a le tractatuluĭ din Paris, în Actul de navigaţiune alcătuit în 1857, de către comisariĭ statelor ţĕrmurene.

Prelungirea termenuluĭ se admise pe cincĭ anĭ. In ceea ce priveşte al doilea punct, relativ la redijarea definitivă a actuluĭ de navigaţiune a Comisiuneĭ ţĕrmurene, Austria, prin organul representantuluĭ sĕŭ Principele de Metternich, rĕspunse: că de şi formarea acesteĭ Comisiunĭ este foarte grea, din cauza situaţieĭ Principatelor Danubiene, totuşĭ făgădui că va supune această chestiune guvernuluĭ suveranuluĭ sĕŭ, şi va comunica vederile acestuĭ guvern, diferitelor puterĭ semnatare ale tractatuluĭ din Paris...

Prelungirea termenuluĭ Comisiuneĭ Europene pe cincĭ anĭ a fost acordată în urma constatăreĭ *marelor ameliorațiunĭ pe care Comisiunea Europeană a Dunăreĭ le realizase la gurile Dunăreĭ, de la 1856 şi până la data acesteĭ conferinţe, 1866.*

In adevĕr, un vas de un calaj de şeapte picioare naviga cu foarte mare greutate, la această epocă, pe braţul Sulina. Adâncimea acestuĭ braţ, ajunsese în 1863, la $17^1/_2$ picioare, aşa precum se vede în alăturatul tablou:

In 1859	adâncimea era de	$9\,^3/_4$	picioare
„ 1860	„ „ „	11	„
„ 1861	„ „ „	$16\,^1/_2$	„ [1]).

1) M. Geffcken — opul citat — pagina 18.

In	1862	adâncimea	era	de	17	picioare [1].
„	1863	„	„	„	16 ½	„
„	1864	„	„	„	17	„
„	1865	„	„	„	18 ½	„
„	1866	„	„	„	17 ¾	„

Europa a prelungit, decĭ, la 28 Martie 1866, existența Comisiuneĭ Europene pe timp de cincĭ anĭ, până în 1871, când avu loc Conferința din Londra.



1) Note sur les Travaux Techniques de la Commission Européene du Danube, 1856—1897, fila 7.

PARTEA II[a]

Conferința de la Londra din anul 1871.

Până în anul 1871 Dunărea era împărțită în treĭ părțĭ :

1) Partea dintre Isaccea și Marea Neagră sub autoritatea Comisisiuneĭ Europene;

2) Dunărea-de-Sus de la Orșova la Iller era supusă unuĭ regulament alcătuit de Austria, Bavaria și Wurtemberg;

3) Partea dintre Orșova și Isaccea rămăsese sub autoritatea fie-căruĭ stat țermurean în parte, fiind-că „Actul Public" din 7 Noembrie 1857 a rămas neaplicat, prin lipsă de sancțiune[1]).

De fapt însă toate companiele de navigațiune eraŭ Austro-Ungare, așa că Austria era liniștită din acest punct de vedere.

Ceea ce însă o neliniștea în anul 1871, era faptul că Rusia, profitând de starea în care ce găsea Eu-

1) Geffcken—opul citat—pagina 19.

ropa în urma răsboiuluĭ din 1870, denunţase neutralitatea măreĭ Negre, declarând că nu se maĭ consideră legată de obligaţiunile tractatuluĭ din Paris, care-ĭ restrângea drepturile de suveranitate în Marea Neagră. Din această cauză, de data aceasta, Austria convine şi ea, în conferinţa de la Londra, de a prelungi existenţa Comisiuneĭ Europene pe un termen ceva maĭ lung, nu însă atât cât ar fi trebuit, şi pe cât conferinţa, în primă sa şedinţă, era dispusă a acorda [1]).

Faptul însă că Rusia denunţase neutralitatea măreĭ Negre nu a îngrijat numaĭ pe Austria, dar şi pe Anglia. Din această cauză representantul sĕŭ, Lordul Granville *a propus a se da Comisiuneĭ Europene o existenţă nelimitată*. Acest fapt s'ar fi îndeplinit dacă diplomaţia austriacă ar fi cântărit maĭ bine interesele Rusieĭ şi ale sale proprii...

Protocolul No. 3 din 3 Februarie al Conferinţeĭ de la Londra din anul 1871, relatează că Contele Appony, plenipotenţiarul Austro-Ungarieĭ, tratând chestia libertăţeĭ navigaţiuneĭ pe Dunăre, a spus că această chestie a fost regulată de Tractatul din Paris, în acelaş timp cu neutralitatea măreĭ Negre... Această împrejurare, zice d-sa, confirmă raportul intim ce există între aceste două chestiĭ, ast-fel că guvernul sĕŭ este obligat de a supune Conferinţeĭ două propunerĭ: una privitoare Comisieĭ ţĕrmurene, care nu s'a maĭ întrunit de mulţĭ anĭ, şi a doua: acea a lu-

1) Cartea Verde—Ministerul Afacerilor streine—paginile 406 şi 407.

crărilor Porţilor-de-fer, şi de la cataracte, care sunt *imperios cerute de interesele comerciuluĭ şi navigaţiuneĭ...?* Cu privire la interesele comerciuluĭ, a urgenţeĭ şi importanţeĭ lucrărilor necesare pentru înlăturarea obstacolelor şi pericolelor care se opun navigaţiuneĭ pe Dunăre la trecerea Cataractelor şi Porţilor-de-fer, M. S. Impĕratul Austrieĭ şi Rege al Ungarieĭ *se va înţelege cu coriveranii sĕĭ de pe această parte a fluviuluĭ,* asupra condiţiilor tecnice şi financiare, pentru a face să dispară obstacolele sus arătate, prin mijlocul unor lucrărĭ, carĭ vor fi întreprinse de către guvernul imperial şi regal" [1]).

Este de observat că atât timp cât Rusia a fost departe de gurile Dunăreĭ, toată activitatea diplomatică a Austrieĭ, în privinţa Dunăreĭ, a fost mişcată de dorinţa de a acapara Dunărea-de-Mijloc, şi în tot acest timp nu amintesce nimic de Porţile-de-fer. De îndată însă ce Rusia se apropie de Dunăre, fie prin vecinătate, fie prin denunţarea neutralităţeĭ Măreĭ Negre, atuncĭ Austria pune în discuţie chestia navigaţiuneĭ la Portile-de-fer şi Cataracte. Vom vedea, când vom trata chestia Porţilor-de-fer, ce fel a executat aceste lucrărĭ, ce taxe a pus pe navigaţiune şi atuncĭ vom înţelege care era adevĕratul seu scop.

Lordul Granville, representantul Anglieĭ, propuse prelungirea termenuluĭ Comisiuneĭ Europene pe 25 anĭ, şi întinderea sfereĭ eĭ de acţiune până la Brăila,

1) Cartea Verde. Ministerul Afacerilor streine, pagina 405, protocolul No. 3, din 3 Februarie, 1871.

declarând, în acelaş timp, că „combinaţia pe care ar fi preferit-o, orĭ-căreĭ altea, ar fi *fost prelungirea indefinită a Comisiuneĭ Europene*“ dar fiind că „această opiniune întâlnesce numeroase obiecţiunĭ, el se mărginesce în a propune o prelungire de 25 anĭ, termen, pe care îl crede necesar terminăreĭ marelor lucrărĭ, ce aŭ maĭ rămas de executat la gurele Dunăreĭ.“

Toate puterile acceptară prelungirea indefinită a existenţeĭ Comisieĭ Europene, afară de Rusia şi Austro-Ungaria aĭ căror plenipotenţiarĭ „declarară *că instrucţiunile lor nu le permit de a consimţi la un termen maĭ mare de 12 anĭ.*“

Preşedintele consimţi a se trece în protocol termenul de 12 anĭ „exprimând speranţa că, la viitoare şedinţă, plenipotenţiariĭ vor fi în stare de a se pronunţa dacă consimt la prelungirea de 26 de anĭ, precum şi asupra întindereĭ puterilor Comisiuneĭ până la Brăila.“

In şedinţa de la 13 Martie, Austria a acceptat termenul de 26 de anĭ. Era însă târziŭ. Representantul Rusieĭ îĭ răspunse că: „guvernul săŭ a consimţit la prelungirea termenuluĭ pe 12 anĭ în presupunerea ca acest termen convenea guvernuluĭ Austro-Ungar... şi că el nu a primit autorizarea de a accepta un termen maĭ lung.

Ast-fel rămase definitiv termenul de 12 anĭ, adică până în 1883, de şi în şedinţa trecută, representanţiĭ tuturor celor-l'alte puterĭ declaraseră că puteaŭ accepta un termen orĭ cât de lung, fie chiar şi nelimitat.

Eată cuprinsul articolelor conferinţeĭ de la Londra din 13 Martie 1871, care ne interesează.

Art. 4 „Durata Comisiuneĭ Europene este fixată pentru o perioadă ulterioară de 12 anĭ, începând de la 24 Aprilie 1871 până la 24 Aprilie 1883, la care dată este termenul amortisăreĭ împrumutuluĭ contractat de această Comisiune sub garanţia Francieĭ, Germanieĭ, Austro-Ungarieĭ, Mareĭ-Britaniĭ, Italieĭ şi Turcieĭ."

Art. 5. Condiţiele reuniuneĭ Comisiuneĭ Ţermurene, stabilită prin art. 16 al tractatuluĭ din Paris din 30 Martie 1856, vor fi fixate prin o înţelegere prealabilă dintre puterile ţermurene, fără prejudiciul clauseĭ relative celor treĭ Principate Danubiene; şi, întru atât cât va fi vorbă de vre-o modificare a art. 17 al zisuluĭ Tractat, această modificare va face obiectul uneĭ convenţiunĭ speciate dintre puterile consemnatare."

Art. 6. „Puterile ţermurene a părţeĭ de Dunăre unde Cataractele şi Porţile-de-Fer împedecă navigaţiunea, îşĭ reservă dreptul de a se înţelege între ele, în scopul de a face sa dispară aceste obstacole, şi Inaltele părţĭ contractante le recunoaşte, de pe acum, dreptul de a percepe o taxă asupra vaselor de comerciu de sub orĭ-ce pavilion, de care vor profita de acum înainte până la stingerea datorieĭ contractate pentru executarea lucrărilor; şi Ele declară art. 15 al tractatuluĭ din 1856 *neaplicabil acesteĭ părţĭ de fluviŭ* pentru timpul necesar plăţeĭ datorieĭ în chestie."

Art. 7. „Toate lucrările şi clădirile de orĭ-ce na-

tură, făcute de către Comisia Europeană în virtutea tractatuluĭ din Paris din 1856, saŭ în virtutea presentuluĭ tractat, vor continua de a se bucura de aceaşĭ neutralitate, care le-a protejat până acum, şi care vor fi, de asemenea, protejate în viitor de către înaltele părţĭ contractante, în toate împrejurările."

„Beneficiul acesteĭ neatârnărĭ care derivă din această neutralitate se va intinde şi asupra intreguluĭ personal adminitrativ şi tecnic a comisiuneĭ. Este cu toate acestea bine înţeles că disposiţiunile acestuĭ articol nu vor jigni întru nimic dreptul sublimeĭ Porţĭ de a introduce, ca în tot deauna, vasele sale de rĕsboĭ pe Dunăre în calitatea sa de putere teritorială".

Acest act din 1871 întroduse o modificare a tratatuluĭ din Paris, care desfiinţase şi oprise pe viitor stabilirea orĭ căreĭ taxe sau plăţĭ, neprevĕzută în stipulaţiunile sale, prin faptul că el acordă unuĭ singur stat, Austro-Ungariaĭ, dreptul de a percepe taxe asupra navigaţiuneĭ pentru a se despăgubi de lucrările de la Porţile-de-Fer şi Cataracte.

Pentru ce Austro-Ungaria a căutat să obţie, pentru ea singură, însărcinarea de a distruge obstacolele de la Porţile-de-Fer şi Cataracte? Pentru că ea a avut tot-deauna grija de a avea singură preponderenţa pe Dunare, şi de a înlătura, pe cât maĭ mult posibil, orĭ-ce concureţă comercială fie în apele Dunăreĭ de sus, fie în apele Dunăreĭ de jos. In apele Dnnăreĭ de sus de la Orşova până la Iler, Austria avea o presponderenţă desăvîrşită, prin faptul că era singură.

Bavaria şi Wurtenberg fiind situate în amonte nu o nelinişteaŭ de loc. Pe această parte de fluviu Austria era deci destul de puternică atuncĭ, şi, uşor de înţeles că ea se temea ca nu cum-va vr'o comisie ţărmureană viitoare să fie însărcinată cu lucrările de la Porţile-de-Fer, în care caz Dunărea întreagă ar fi urmat a fi supusă unuĭ singur regim, şi atuncĭ preponderenţa sa de pe Dunărea de sus ar fi încetat pentru tot-deauna [1]).

De aceea Austro-Ungaria stărueşte şi obţine în parte, la 1871, dreptul de a distruge obstacolele de la Porţile-de-Fer. Ea urmăreşte acest punct în tot timpul tractatuluĭ din 1877 din Berlin, cu mare tenacitate, când obţinu definitiv şi exclusiv însărcinarea de a face aceste lucrărĭ, fixându-se în mod vag, înfiinţare de taxe pentru despăgubirĭ, şi alte dispoziţiĭ pe care Ungaria le întinse apoĭ până la a-şĭ însuşi dreptul de a face regulamente, prin care a înlăturat nu numaĭ tractatele privitoare rîurilor convenţionale în general, dar, chiar tractatele speciale Dunăreĭ.

In ceea ce priveşce secţiunea de fluviu cuprinsă între Porţile-de-Fer şi Galaţĭ, am spus maĭ sus că până la 1871 Austria exercita, de fapt, o preponderenţă exclusivă, prin puternicile societăţĭ de navigaţiune pe care le subvenţiona. De acea pâna la 1871 Austria nu prea vrea să audă de prelungirĭ pe termene maĭ lungĭ, a puterilor Comisiuneĭ Europene a Du-

1) André De Seint-Clair: Le Danube. Etude de Droit International — pag. 118.

nărei. Ear în ceea-ce privește Comisiunea țărmureană îi era, în fapt, indiferent că nu se mai întrunea. Austria ar fi dorit o *Comisie Țărmureană* însă așa cum o plămădise prin actul din 7 Noembre 1857, prin care excludea de la Navigațiunea interioară a Dunărei pe toate statele nețermurene, și, în fapt, și pe cele țămurene, cari, pe atunci, eraŭ cu totul neputincioase față de ea. Dar cum nu putuse obține o ast-fel de Comisiune țermureană, ea se mulțumea cu preponderența sa de fapt, pe această porțiune a Dunărei, mai cu seamă că singura putere de care s'ar fi putut teme era Rusia — însă aceasta avea mâinile legate, prin faptul că Marea-Neagră, încă de la Tractatul din Paris, era daclarată neutră.

In 1871, însă, această stare de lucruri s'a schimbat. Rusia profitînd de starea Europei din urma răsboiului Franco-German din 1870, declară că în viitor nu v'a mai păstra neutralitatea Mărei Negre, sub cuvêntul că această clausă a tratatului din Paris din 1857 îi jignea suveranitatea sa.

Austria văzu că s'a prea apropiat de Rusia și că interesele sale se vor putea freca de interesele Rusesci. De aceea ea se arata dispusă a prelungi, pe un timp mai lung, existența Comisiunei Europone, acest corp neutralisator, care representând pe Europa întreagă, îi convenea Austriei, de data aceasta, de al interpune între interesele sale și ale Rusiei, pentru a neutralisa ori-ce efect supărător. Acelaș moment istoric a deșteptat dragostea Austro-Ungariei de dis-

trugerea obstacolelor de la Porțile-de-Fer și de la Cataracte, lucrări pe care le-a executat, după cum vom vedea mai la vale, în detrimentul întregei navigațiuni.

Diplomația Austriacă, de obicinuit atât de fină, prevăzătoare pe cât de tenace, nu a privit destul de bine, după părerea noastră, problemul internațional, la a căruĭ deslegare era chemată prin însuși forța împrejurărilor.

Austria ar fi trebuit să accepte repede, în 1871, toate modificările pe care conferința din Paris din 1858 le ceruse *Actuluĭ Public* din 7 Noembrie 1857, și se instituiască *Comisinnea țermureană*, fără nicĭ o distincțiunea între navigația interioară și exterioară a Dunăreĭ; să respecte și să aplice în mod egal tractatele din 1815 și 1856, acordând acelașĭ drepturĭ navigațiuneĭ fără nicĭ o distincție între puterile țermurene și nețermurene; să accepte propunerea lorduluĭ Granville, representantul Măreĭ-Britaniĭ, de a *se prelungi indefinit* puterile *Comisiuneĭ Europene în gurile Dunăreĭ.* Atuncĭ s'ar fi pus, pentru totd'auna, între Rusia, România și Austro-Ungaria, față de orĭ-ce schimbare teritorială, a căreĭ realizare stă poate ascunsă în sînul viitoruluĭ, un corp strein puternic, inatacabil, bine așezat, care ar fi putut împedeca, veșnic, năzuințele acelora care ar fi dorit să împedece liberul curs al navigațieĭ și comerciuluĭ.

Diplomația Austro-Ungară nu a convenit, însă la prelungirea termenuluĭ Comisiuneĭ Europene, de cât numaĭ pentru 12 anĭ, crezând, că poate... maĭ târziŭ,

va obţine ceva în apele Dunăreĭ-de-Mijloc, precum i se păruse că a obţinut în apele Dunăreĭ de Sus.

Aceasta este atât de adevărat că, încă de pe la anul 1880, Austria începu a pretinde drepturĭ şi în porţiunea de fluviŭ unde nu avea nicĭ o suveranitate teritorială, între Orşova şi Galaţĭ.

La aceasta dată Austria a formulat acea vestită pretenţia care s'a cristalizat apoĭ în propunerea d-luĭ Barrère, prin care i se atribuia preponderenţa, în detrimentul ţermurenilor, în secţiunea fluviuluĭ în care ea nu maĭ avea nicĭ un drept. Propunere care a folosit Rusieĭ, care a obţinut gura Oczacov a braţuluĭ Kilia, dar care nu a adus nicĭ un folos Austrieĭ din cauză că România neaderînd la tractatul din Londra din 1883, hotărârile acestuĭ tractat aŭ rămas neaplicat în apele sale. Toate acestea n'ar fi avut loc dacă diplomaţia Austro-Ungară s'ar fi gândit ceva maĭ mult la viitor şi ceva maĭ puţin la interesele momentuluĭ..

PARTEA III[a]

De la tractatul din Berlin, anul 1878, până la Conferința de la Londra, din anul 1883. [1]),

După rĕsboiul ruso-româno-turc, tratatul de la Berlin a făcut maĭ multe schimbărĭ de frontieră. In virtutea acestuĭ tractat Turcia nu maĭ este țărmureană de cât asupra părțeĭ din Dunăre care atinge teritoriul Bulgarieĭ, și aceasta, bine înțeles numaĭ în calitatea sa de stat suzeran al Bulgarieĭ, Rusia prin reluarea Basarabieĭ de sud, redevine țĕrmureană pe brațul Chilia; iar Românieĭ, în urma perdereĭ Basarabieĭ, i se dădu teritoriul gurilor Dunăreĭ și al Dobrogeĭ, limitatat la Nord și West de către Dunăre până la Silistra, de unde frontiera se îndreaptă către N. West S. Est până la Ilanlîk, și apoĭ la Est cu Marea-Neagră până la gurile Chilieĭ. *Pentru a ne face o*

1) Istoria uneĭ Fruntariĭ, de Principile Gheorghe Bibescu.

idee exactă de intenţiile puterilor asupra navigaţiunei Dunărei, e bine să reproducem protocoalele congresului din Berlin privitoare dispoziţiunilor ce s'aŭ luat asupra libertăţeĭ navigaţiuneĭ pe acest fluviŭ.

Sarcina de a formula principiile privitoare la Dunăre, care trebueaŭ să fie supuse aprobăreĭ Congresuluĭ, spre a servi la discuţia şi modificarea articolelor 12 şi 13 a tractatuluĭ de la San-Stephano, se dăduse Austrieĭ. Preşedintele, după cum arată protocolul No. 11 din 2 Iulie 1878, citi art. 12, şi baronul Haymerle presentă Inalteĭ adunărĭ următorul proect de redacţie a acestuĭ articol: [1])

1. „In scopul de a asigura, *printr'o nouă garanţie*, libertatea navigaţiuneĭ pe Dunăre, *se declară neutră* toată partea fluviuluĭ începênd de la Porţile-de-Fer până la vĕrsarea luĭ în Marea-Neagră. *Sunt cuprinse în această neutralitate insulele situate în această secţiune a fluviuluĭ, insula Şerpilor, precum şi malurile fluviuluĭ!!*". „Prin urmare fortificaţiunile care se găsesc vor fi dărâmate, şi nu va fi permis de a se ridica altele noĭ. Toate vasele de rĕsboĭ sunt excluse de la navigaţiunea acesteĭ părţĭ de fluviŭ, afară de vasele uşoare destinate poliţieĭ fluviale şi serviciuluĭ de vamă. Vasele care staţionează la gurile Dunăreĭ vor continua a sta şi în viitor, însă nu se vor putea ridica pe Dunăre maĭ sus de Galaţĭ.

2. „Comisiunea Europeană a Dunăreĭ de jos este

Cartea Verde, Chestia Dunăreĭ pag. 441.

menţinută în funcţiile sale, pe care le va exercita pe partea Dunăreĭ cuprinsă între Galaţĭ şi Marea-Neagră. Durata sa se va prelungi peste anul 1883, până la încheerea uneĭ noĭ Convenţiĭ. Drepturile, obligaţiunile şi prerogativele sale râmân neatinse. Privilegile de care se bucură clădirile, lucrările şi personalul saŭ, în virtutea tractatelor existente, sunt confirmate. Comisiunea Europeană va fi independentă în exerciţiul funcţiunilor sale de autoritatea Statuluĭ căruia aparţine teritoriul delteĭ Dunăreĭ; ea va avea propriele sale semnale şi semne pe vasele şi clădirile sale; ea va numi şi plăti pe funcţionariĭ săĭ. Obligaţiunile sale financiare vor face obiectul unuĭ noŭ reglement, şi statutele organisaţiuneĭ sale vor fi revizuite pentru a fi puse în armonie cu noile împrejurărĭ.

In afară de Statele ce sunt representate, conform tractatuluĭ de Paris în Comisia Europeană, România va fi şi ea representată printr'un delegat."

3. „Reglementele de navigaţiune şi poliţie fluvială în jos de Porţile-de-Fer, vor fi conforme acelor ce aŭ fost, saŭ vor fi întroduse de către Comisia Europeană pe partea fluviuluĭ din jos de Galaţĭ. Un comisar, delegat de către Comisia Europeană *va veghea la executarea* acestor regulamente. Nicĭ o taxă specială nu va putea atinge comerciul şi navigaţiunea pe partea de Dunăre cuprinsă între Porţile-de-Fer şi Galaţĭ care ar avea drept scop de a favoriza comerciul şi comunicaţiunile pe uscat în dauna celor de pe fluviŭ.

4. Executarea lucrărilor destinate de a desfiinţa

obstaculele de la Porţile-de-Fer şi Cataracte este încredinţată Austro-Ungarieĭ, modificându-se întru aceasta art. VI al tractatuluĭ de la Londra, din 13 Martie 1871. Statele ţărmurene acesteĭ părţĭ de fluviu vor acorda toate înlesnirile, carĭ vor putea fi cerute în interesul lucrărilor. Disposiţiunile art. VI a zisuluĭ Tractat privitoare la dreptul de a percepe taxa *provisorie* destinată a acoperi cheltuelile necesare acesteĭ lucrărĭ, sunt menţinute în favoarea Austro-Ungarieĭ.

„Lordul Salisbury a aderat la principiile generale desvoltate în această propunere, însă a observat că acest text conţine o *legislaţie întreagă,* care nu poate fi acceptată numaĭ după o singură lectură. Excelenţa sa considera chestiunea ca fiind foarte importantă şi doreşte ca să fie discutată de către Congres, dar într'o şedinţă următoare.“ „Preşedintele crede că numeroasele detaliĭ coprinse în această proposiţie, sunt în afară se sarcina Congresuluĭ. Plenipotenţiarii, zice preşedintele, s'aŭ adunat la Berlin pentru a accepta, refuza saŭ înlocui articole din tractatul de la San-Stephano, şi crede că o reglementare atât de desvoltată, asupra unuĭ punct special, nu cade în atribuţiunile Inalteĭ Adunăreĭ.

Baronul de Haymerle remarcă că proposiţia Austro-Ungară conţine maĭ multe principiĭ esenţiale: 1) neutralisarea Dunăreĭ până la Porţile-de-Fer; 2) permanenţa Comisieĭ Europene; 3) participarea Românieĭ la lucrările acesteĭ Comisiunĭ; 4) însărcinarea dată exclusiv Austro-Ungarieĭ de a săvîrşi lucrările de la Porţile-de-Fer.“

Contele Schouvalow crede, ca şi preşedintele, că această propunere în amănuntele sale nu poate fi discutată de către congres, semnalând că nu pricepe idea principală a acesteĭ propunerĭ. Ce trebue să se înţeleagă prin neutralisare? Care este intinderea şi scopul acesteĭ măsurĭ?

„Lordul Salisbury crede că Rusia devenind din noŭ ţermureană a Dunăreĭ, un noŭ element s'a întrodus în chestiunea navigaţiuneĭ acestuĭ fluviŭ. Cere ca congresul să reţie chestiunea pentru a fi discutată într'o şedinţă ulterioară, până când plenipotenţiariĭ vor căuta să cadă de acord asupra procedureĭ ce trebue să urmeze.“

Preşedintele crede că trebue a menţine la ordinea zileĭ discuţia articolelor 12 şi 13 din tractatul de la San Stephano, iar contele Andrassy este de părere că nu este nicĭ o contradicţie între propunerea Austro-Ungară şi aceste articole. *E. S. o consideră ca un amendament impus de faptul că Dobrogea s'a dat Românieĭ, şi Basarabia Rusieĭ*, etc.

„Preşedintele crede că multe marĭ principiĭ ar putea fi scóse din propunerea, presentată de Austro-Ungaria, congresuluĭ. Principele Gortchacow reaminteşte că Tractatul din Paris a confirmat actele Tractatuluĭ din Viena asupra libertăţeĭ navigaţiuneĭ fluviale, şi că după declaraţiunile Plenipotenţiarilor Rusieĭ făcute în şedinţa precedentă, prin care a afirmat că *retrocedarea Basarabieĭ nu va avea nicĭ o influenţă vătămă-*

toare asupra libertățeĭ fluviuluĭ, A. S. Serenisimă nu-șĭ explică necesitatea noilor disposițiĭ în această chestie.

„Principele Bismarck repetă că Congresul nu este chemat a se ocupa de chestiunĭ de detaliŭ, asupra cărora puterile interesate sunt în măsură de a se înțelege între ele. A. S. S. persistă în a crede că propunerea Austro-Ungarieĭ trebue trimeasă saŭ comitetuluĭ de redacție, saŭ Plenipotențiarilor Austro-Ungarieĭ, carĭ să extragă din acea propunere, numaĭ principiile marĭ, singurele ce pot fi supuse votuluĭ Congresuluĭ.

Această opiniune este acceptată de Congres, cu o supra reservă făcută de către diplomațiĭ Rusieĭ, că din acceptarea lor să nu se deducă cum-va adesiunea lor la principiile coprinse în propunerea Austro-Ungarieĭ.

In ședința următoare, protocolul No. 12 din 4 Iulie 1878[1]), în momentul când Congresul trebuia să înceapă a cerceta cuprinsul resumatuluĭ propunereĭ Austro-Ungarieĭ, contele Schouvalow face cunoscut Congresuluĭ că plenipotențiariĭ rușĭ aŭ formulat, asupra aceleașĭ chestiĭ, o propunere, al căreĭ coprins este următorul:

„1. In scopul de a da o nouă garanție libertățeĭ navigațieĭ pe Dunăre, privită ca un interes european, principiile proclamate prin actul Congresuluĭ din Viena din 1815, și aplicate Dunăreĭ prin tractatele de la 1856 și 1871 sunt confirmate și menținute în plina și întreaga lor vigoare, sub garanția tuturor Puterilor.

„2. Fortificațiele carĭ se găsesc pe malurile Dună-

1) Cartea Verde, chestia Dănăreĭ, pag. 443.

reĭ de la Porţile-de-Fer până la gurile sale să fie dărămate, şi să nu se maĭ poată ridica altele noĭ. Vasele de rĕsboiŭ, afară de cele micĭ destinate poliţieĭ fluviale şi vămeĭ, nu pot circula pe Dunăre.

Staţionarile de la gurile fluviuluĭ vor continua a sta fără a se putea duce maĭ sus de Galaţĭ.

„3. Comisiunea Europeană a Dunăreĭ este menţinută în funcţiile sale. Toate convenţiele internaţionale şi toate actele care garantează drepturile, privilegiile şi obligaţiele sale sunt confirmate.

„4. Actul public din 2 Noembre 1865, relativ la organisaţia sa, va fi revizuit pentru a fi pus în armonie cu împrejurările actuale. Cu această lucrare se va însărcina o comisiune specială, în care se va admite şi comisariĭ statelor ţărmurene, şi va fi supus examenuluĭ şi sancţiuneĭ definitive a conferinţeĭ representanţilor puterilor semnatare.

Preşedintele remarcă că între această propunere şi propunerea Austro-Ungarieĭ este o mică diferenţă.

Diferenţa însă, după cum vom vedea este foarte mare, lucru pe care baronul de Haymerle la şi remarcat, ferindu-se însă, de a arăta în ce consistă această diferenţă, ci zicând că propunerea rusă *nu prevede măsurile de supraveghere propuse de E. S. asupra poliţieĭ fluviuluĭ*, nicĭ *noile disposiţiunĭ asupra Porţilor-de-Fer*.. disposiţiunĭ care, de altminterlea, nu se luase încă. Diferenţa între aceste două propunerĭ după cum am zis, este foarte mare. In adevĕr prin propunerea sa Austro-Ungaria nu făcea alt ceva decât să'şĭ realiseze dorinţa

sa bine-cunoscută, de a rămânea exclusiv stăpînă pe Dunărea-de-Sus, şi de aşĭ asigura preponderenţa pe Dunărea-de-Mijloc. Pe Dunărea-de-Sus, reuşise după cum am arătat, încă de la 1871, când această secţiune a fluviuluĭ a fost definitiv sustrasă de sub cârmuirea *Comisiuneĭ statelor ţărmurene* şi decĭ prescripţiunilor tractatuluĭ din Viena 1815. In ceea ce priveşte însărcinarea de a sfărăma stâncele de la Porţile-de-Fer şi de la Cataracte, Austro-Ungaria reuşise, în parte, la 1871, căcĭ de la această lucrare aŭ fost excluse tóte cele-l'alte state ţărmurene, afară de Turcia, şi acum la 1878 la Berlin, Austria urmărea şi escluderea Turcieĭ. Şi, de şi România devenise independentă, precum şi Serbia, Austro-Ungaria, cerea şi după cum vom vedea maĭ la vale, obţinu, de a fi singură însărcinată cu lucrarea de la Porţile-de-Fer şi Cataracte, ba încă s'a impus *„statelor ţărmurene obligaţiunea de a face toate înlesnirile pe care natura acestor lucrărĭ le va cere“.*

Dar fiind-că în anul 1878 Rusia redevenise ţermureană a Dunăreĭ, prin retrocedarea Basarabieĭ, şi fiind-că România devenisă independentă, Austro-Ungaria cerea Congresuluĭ din Berlin, ca durata Comisieĭ Europeană a Dunăreĭ *„să poată fi prelungită peste anul 1883* (cât se prelungise în 1871) *până la încheerea uneĭ uoĭ convenţiunĭ“* şi *„în scopul de a asigura libertatea navigaţiuneĭ pe Dunăre“* cerea *„sĕ se declare neutră toată partea de fluviŭ dintre Porţile-de-Fer* şi *Marea-Neagră....* Dar sub privigherea careĭ

autorităţî urma se fie această parte a fluviuluĭ? Propunerea Austro-Ungarieĭ nu zicea nimic lămurit. Propunerea Austro-Ungarieĭ formula că *„regulamentele de navigaţiune pe Dunăre de la Galaţĭ până la Porţile-de-Fer trebuiau sĕ fie conforme cu acele ce aŭ fost, saŭ vor fi introduse de către Comisiunea Europeană pe partea fluviuluĭ de la Galaţĭ la Marea-Neagră“* şi că *„un comisar al Comisiuneĭ Europene va veghea la executarea acestor regulamente“*. Dar care autoritate urma sĕ alcătuească aceste regulamente? şi care autoritate urma să le execute? sub privigherea *Comisaruluĭ Comisiuneĭ Europene?* şi, cum trebuia fi ales acest comisar? Cu unanimitatea saŭ majoritatea voturilor? în ordinea alfabetică a *Puterilor* representate în Comisia Europeană? Care alfabet? frances? adică care începe cu litera A, *Autriche* saŭ Allemagne? saŭ alfabetul german? Acest comisar pe cât timp să fie ales? Putea fi reales? Atâtea şi atâtea întrebărĭ la care propunerea Austro-Ungarieĭ nicĭ nu făcea măcar aluzie.

Lucrul este însă uşor de înţeles pentru aceĭ ce cunosc modul de a lucra al diplomaţieĭ austriace. Nicĭ o dată diplomaţia acesteĭ ţĕrĭ nu formulează un principiŭ întreg. Ea tot-deauna lasă loc uneĭ interpretărĭ posibile asupra reticenţilor în care îşĭ învălue interesele sale; şi încă ceva: ea se mulţumesce a face paşĭ micĭ, dar îşĭ bătăturesce cărarea, şi îşĭ urmăresce scopul cu o mare perseverenţă.

Austro-Ungaria dorea un lucru: exproprierea sta-

telor ţermurene, pe care tractatul din Berlin le întrodusese în concertul popoarelor europene. Dorea excluderea României, a Bulgarieĭ şi a Serbieĭ. Voea exproprierea lor silită, nu numaĭ de pe cursul Dunăreĭ ci, chiar de la *exerciţiul suveranităţeĭ lor de pe malurĭ şi insule*. Dacă obţinea această din urmă parte, era destul. De aceea pentru a nu deştepta atenţia plenipotenţiarilor celor l-alte puterĭ, ea nu arată care anume autoritate urma să facă şi să execute, pe această parte de fluviŭ, regulamentele „*conforme* cu acele ce *s'aŭ făcut saŭ se vor maĭ face de către* comisia Europeană, pe Dunărea dintre Galaţĭ şi Marea-Neagră“. Ea ştia foarte bine că după Congres, trebuea să urmeze o conferinţă, în scopul de a determina modul alcătuireĭ acesteĭ autorităţĭ, a căruĭ nume, măcar că nu era enunciat, şi atuncĭ ar fi scos la iveală vr'un proect, ca cel din 2 Noembre 1857, saŭ vre-o comisiune *mixtă*, ca aceea pe care a propus-o maĭ târziŭ, în 1880.

Propunerea Rusieĭ, de şi cam încurcată, poate înadins, prin faptul că confundă tractatele din 1815 şi 1856 cu cel din 1871, este însă cu totul contrară propunereĭ Austro-Ungarieĭ. Ea cere aplicarea, asupra Dunăreĭ, a principielor tractatuluĭ din 1856 de la Paris, *şi le cere pentru toată Dunărea,* căcĭ nu face nicĭ o distincţie, aşa cum se făcuse în 1871, între Dunărea de sus şi cea de jos de Porţile-de-Fer. Ea cere decĭ instituirea uneĭ *Comisiunĭ ţermurene*, în care să fie representate toate statele ale căror

teritorii sunt udate de apele Dunăreĭ de la Galaţĭ până la Iler, punct în care Dunărea începe a deveni navigabilă. Această propunere nu putea să convie Austro-Ungarieĭ. Dealmintrelea în 1878 la Congresul din Berlin Austro-Ungaria avea sprijinul Germanieĭ, Italieĭ, al Turcieĭ, care biruită şi descurajată se desinteresa de Dunare, al Francieĭ, care nu avea mare interesc la Dunăre, ast-fel că, în punctele principale, propunerea Austro-Ungarieĭ întruni voturile representanţilor Puterilor din Congresul de la Berlin.

Eată articolele din tractatul din Berlin, din 13 Iulie 1878:

Art. 52. In scopul de a mări garanţiele asigurate libertăţeĭ de navigaţie pe Dunăre, libertate de navigaţie recunoscută ca fiind de interes European, Inaltele Puterĭ contractante hotăresc că toate forturile şi fortificaţiele care se găsesc pe malurile Dunăreĭ, de la Porţile-de-Fer până la gurile sale, vor fi dărămate şi altele noĭ nu se vor maĭ putea ridica. *Nicĭ un vas de răsboĭ nu va putea naviga pe Dunăre* în jos de Porţile-de-Fer, afară de vase uşoare destinate poliţieĭ fluviale şi serviciuluĭ vămilor. Vasele care staţionează în gurele Dunareĭ vor putea să se ridice până la Galaţĭ.

Art. 53. Comisiunea Europeană a Dunăreĭ, în sînul căreia România va fi representata, este menţinută în funcţiunile sale, şi-şĭ va exercita funcţiunile sale până la Galaţĭ *într'o complectă independenţă de autoritatea teritorială.* Toate tractatele, actele şi hotărârile privi-

toare la drepturile, privilegiele, şi obligaţiunile sale sunt confirmate.

Art. 54. Un an înaintea expirărei termenuluĭ fixat pentru durata Comisiuneĭ Europene, Puterile se vor înţelege asupra prelungirei acestuĭ termen şi asupra modificărilor ce vor crede necesar de a fi introduse.

Art. 55. *Regulamentele de navigaţie, de poliţie fluvială şi supravevhere de la Porţile-de-Fer până la Galaţĭ, vor fi alcătuite de Comisiunea Europeană, asistată de delegaţiĭ Statelor ţermurene şi puse în armonie cu acele ce aŭ fost saŭ care se vor admite pentru partea de fluviŭ din jos de Galaţĭ.*

Art. 56. Comisiunea Europeană a Dunăreĭ se va înţelege cu ceĭ în drept asupra întreţinereĭ faruluĭ de pe insula Şerpilor.

Art. 57. Austro-Ungarieĭ i se încredinţează lucrările pentru desfiinţarea obstacolelor pe care Porţile-de-Fer şi Cataractele le opun navigaţiuneĭ. *Statele riverane acesteĭ părţĭ de fluviŭ vor face toate inlesnirile carĭ ar putea fi cerute în interesul lucrărilor.*

Disposiţiunile art. VI a tractatuluĭ din Londra din 13 Martie 1871 privitoare la dreptul de a percepe o *taxă provizorie*, pentru acoperirea cheltuelilor acestor lucrărĭ, sunt menţinute în favoarea Austro-Ungarieĭ.

Tractatul din Berlin măresce, după cum vedem, atribuţiunile Comisiuneĭ Europene, făcând-o independentă de autoritaţile locale şi întinzîndu-ĭ competinţa până la Galaţĭ. El impune Statelor ţermurene parţeĭ din Dunăre, coprinsă între Porţile-de-Fer şi Galaţĭ,

o servitute *„in patiendo“* prin obligaţia de a dărâma forturile izolate şi fortificaţiunile existente.

Aceaşĭ servitute este impusă Românieĭ şi Serbieĭ prin faptul că le obligă *de a lăsa, de a suferi* ca Austro-Ungaria se execute pe teritoriele lor lucrările pentru desfiinţarea obstaculelor de la Porţile-de Fer, obligându-le, în acelaş timp de a face acesteĭ puterĭ toate înlesnirile ce vor putea fi cerute în interesul acestor lucrărĭ.

Tractatul de la Berlin impune statelor ţĕrmurene acesteĭ părţĭ de fluviŭ, o servitute *„in non faciendo“* prin restricţiunea de a nu avea vase de răsboiŭ. De şi redacţia acesteĭ restricţiunĭ: *„nicĭ un vas de răsboiŭ nu va putea naviga pe această parte a fluviuluĭ“* are un caracter de generalitate, ea atinge însă, în special suveranitatea statelor ţermurene. Această restricţiune, dacă Congresul voia să garanteze navigaţiunea pe Dunăre, trebuia să o impue numaĭ statelor neţermurene. Prin tractatul din Berlin, Austro-Ungaria graţie perseverenţeĭ sale, îşĭ atinge scopul de a rămânea preponderentă pe Dunărea-de-Sus. Tractatul din Berlin părăsesce, pe tăcutele, Dunărea-de-Sus statelor ţermurene respective. Existenţa *Comisiuneĭ ţĕrmurene*, prevĕḑută de tractatul din Paris, este pusă la îndoială pentru partea de fluviŭ coprinsă între Porţile-de-Fer şi Galaţĭ, prin faptul că Comisia Europeană are dreptul de a *legifera* pe această parte a fluviuluĭ, nu are însă şi dreptul de a *executa, căcĭ executarea nu este luată statelor ţermurene.*

Rămasă preponderentă pe Dunărea-de-Sus, și făcând ca se fie pusă la îndoială *Comisiunea țermureană* pe Dunărea-de-Mijloc, Austro-Ungaria își îndreaptă toată atenția sa asupra acesteĭ din urmă părțĭ a fluviuluĭ și caută se profite de controversele la care a dat naștere art. 55 al tractatuluĭ din Berlin, pentru așĭ asigura preponderența și pe această parte a fluviuluĭ,— lucru la care nu a reușit.

In adevĕr art. 55 al tractatuluĭ din Berlin zicĕnd că „regulamentul de navigație, de poliție fluvială și de *supraveghere*, de la Porțile-de-Fer până la Galațĭ, vor fi alcătuite de Comisiunea Europeană, asistată de delegațiĭ statelor țermurene" nu arată care va fi autoritatea însărcinată de a *aplica* aceste regulamente elaborate de comisiunea Europeană a Dunăreĭ.

Autoritatea însărcinată de a executa aceste regulamente nu putea fi Comisiunea Europeană, căcĭ tractatul din Berlin nu-ĭ acordă de cât dreptul de a alcătui „regulamente de poliție fluvială și de *supraveghere*" ea nu 'ĭ dă și dreptul de a *executa* aceste regulamente pe această parte de fluviŭ.

Autoritatea însărcinată cu *executarea* acestor regulamente nu putea fi nicĭ *Comisiunea țermureană*, cea prevĕḑută de tractatul din Paris, compusă din representanțiĭ tuturor statelor țermurene a Dunăreĭ și care, conform tractatuluĭ din Paris, ar fi trebuit se înlocuiască Comisiunea Europeană [1]).

1) Geffken, La Question du Danube.

Căreĭ autorităţĭ trebuia decĭ încredințată *executarea* acestor regulamente, de cât celor treĭ state țărmurene acesteĭ părţĭ dc fluviŭ? Căcĭ, un stat ţărmurean nu perde drepturile sale de suveranitate asupra părţeĭ de fluviu, care desparte saŭ străbate teritoriul sĕŭ, prin faptul că, în ceea ce priveşte navigaţiunea, fluviul este considerat ca o cale de comunicaţie internaţională. România fiind, conform tractatuluĭ din Berlin, un stat independent şi suveran, era nedrept de a'ĭ impune în propriele sale ape, alte condiţiĭ de cât acelea ce aŭ fost prevĕdute, în tractatele din 1815 şi 1888. Iar dacă art. 55 al tractatuluĭ din Berlin este mut asupra acestuĭ punct, precum însuşĭ Austro-Ungaria a recunoscut, această tăcere nu poate fi interpretată de cât în conformitate cu principiile de drept internațional existent, adică: principiĭ stabilite prin tractate, rămase neabrogate până la această epocă.

PARTEA IVª

Interpretarea art. 55 al tractatuluĭ din Berlin în sînul comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ.

In şedinţa sa de la 17 Decembre 1879, Comisiunea Europeană a numit un comitet de studiŭ, din sînul sĕŭ, compus din representanţiĭ Germanieĭ, Italieĭ şi Austro-Ungarieĭ cu însărcinarea de a alcătui un ante-proect, care să servească drept bază a discuţiunilor eĭ. Acest comitet a alcătuit un ante-proect, însă în Iunie 1880 Comisiunea Europeană vĕzênd că, conform art. 55 al tractatuluĭ din Berlin, ea singură nu putea să alcătuească regulamentele de navigaţiune, poliţie fluviale şi de supraveghere, ci numaĭ în unire cu delegaţiĭ statelor riverane, a respins ante-proectul comitetuluĭ de studiŭ, şi a hotărât ca ea însăşĭ cu asistenţa representanţilor Statelor riverane, să alcătuească proectul de regulament. Chestia cea grea era cum să se facă supravegherea aplicăreĭ *în apele şi*

pe țĕrmurile Dunărei, de la Porțile-de-Fer până la Galați, a reglementelor alcătuite de Comisia Europeană în unire cu delegații statelor țĕrmurene, a acestei părți a fluviului. De și problemul era imposibil de deslegat, față cu tractatele existente, totuși Comisiunea Europeană s'a încumețit a alcătui un proect, prin care se înființa o comisiune *„Mixtă“*, compusă din representanții Statelor țĕrmurene : Româ nia, Bulgaria, Serbia, și representantul unui Stat nețărmurean, Austro-Ungaria, căruĭ representant, acest proect, îi dădea preșidenția și votul preponderent, în cas de împărțire a voturilor. De și la început delegații puterilor în Comisia Europeană, afară de al României, părură că aŭ rămas înțeleși, și convenirā *„că consideraţiuni de înaltă conveniență și curtenie impuneaŭ a se atribui președenția Austro-Ungariei“* când însă s'a discutat dacă era echitabil ca Austro-Ungaria Stat nețermurean, să aibă această preșidenție, și apoi, când s'a discutat chestia de drept de a se sci cum trebue să fie considerată această comisie *Mixtă ?* Ca o creațiune ? Ca o emanațiune, saŭ delegațiune a Comisiunei Europene ? atunci multe discuțiuni luară naștere [1]).

Prin acest proect se dădea *Comisiunei Europene* alcătuirea reglementelor de navigație, iar *comisiunei mixte* **supravegherea** și **executarea** reglementelor alcătuite de Comisiunea Europeană în unire cu delegații

1] Franz Von Holtzendorf: Les droits Riverains de la Roumanie sur le Danube.

statelor ţermurene a acesteĭ părţĭ a fluviuluĭ. Să lăsăm la o parte, pentru moment, chestia *neutralităţeĭ* malurilor şi insulelor Dunăreĭ, precum şi a altor asemenea imposibilităţĭ. Chestia *alcătuireĭ* reglementelor de navigaţie era neîndoelnică. Comisiunea Europeană în unire cu delegaţiĭ Românieĭ, Bulgarieĭ şi Serbieĭ aveaŭ dreptul, după tractatul din Berlin, se alcătuească reglementele. Cine trebuia, însă, să *le execute* şi cine *să supravegheze executarea lor?* In privinţa *executăreĭ* reglementelor nu era nicĭ o deosebire de vederĭ în România. Ţara, Corpurile legiuitoare, guvernul nu voeaŭ a ceda nimic asupra acestuĭ punct.

In ceea ce privesce *supravegherea executăreĭ reglementelor* opiniunile variau. Uniĭ credeaŭ că Europa ş'a rezervat *supravegherea executăreĭ*, prin lucrările pregătitoare ale Congresuluĭ, de şi aceasta nu reiese din redacţia art. 55 al tractatuluĭ din Berlin.

Toate discuţiunile din parlamentul român, pe care le vom arăta maĭ la vale, precum şi discuţiunile din presa română, s'aŭ urmat numaĭ asupra chestieĭ *supraveghereĭ executăreĭ* reglementelor de navigaţie şi poliţie fluvială. In sînul Comisiuneĭ Europene representanţiĭ tuturor puterilor, afară de al Românieĭ, eraŭ înţeleşĭ asupra propunereĭ delegatuluĭ Franţeĭ, d. Barrère.

„In şedinţa de la 27 Maiu 1882, Comisiunea Europeană a Dunăreĭ a discutat reglementele de navigaţiune, ce era însărcinată să alcătuiască, relativ la supravegherea fluviuluĭ. Iată protocolul acesteĭ şedinţe: eraŭ prezenţĭ pentru Germania: D. Doctor A-

rendt; pentru Austro-Ungaria, D. baron de Haan; pentru Franţa, D. Camille Barrère; pentru Marea Britanie, D. P. Sanderson; pentru Italia, D. N. Bevest; pentru România, D. Pencovicĭ; pentru Rusia, D. A. Romanenko; pentru Turcia, Constantin Effendi Caratheodory, toţĭ membri în Comisiunea Europeană a Dunăreĭ, şi asistaţĭ: pentru Serbia, de D. A. Nicolich; pentru Bulgaria, de D. B. Schischareff.

„Preşedintele zise că la ordinea zileĭ este deliberarea asupra părţeĭ de sub litera C a reglementelor, privitoare *la esecutare* şi *supraveghere*. Deliberaţiunea a fost amănată până astă-zĭ, pentru ca toţĭ delegaţiĭ se poată primi instrucţiunile guvernelor lor, asupra propunerilor pe care delegatul Francieĭ o făcuse Comisiuneĭ. — D. Romanenko a obiectat că nu crede necesar de a resuma starea chestiuneĭ, ast-fel după cum rezultă din deliberaţiunile anterioare, fiind-că autorul propunerilor, pe baza cărora va reîncepe discuţiunea, şĭ-a rezervat dreptul de a le motiva verbal în şedinţă.

In urma acestora delegatul Franciei făcu următoarea expunere[1]):

„D. Barrère aminteşte că Comisiunea, când s'a ocupat, în cele din urmă, cu reglementele prevĕzute la art. 55 din tractatul de la Berlin, se afla în prezenţa uneĭ lucrărĭ isprăvită pe treĭ sferturĭ privitor la capitolul C; că toţĭ delegaţiĭ, afară de al Românieĭ, care şi-a reservat opiniunea sa, până ce Comisiunea

1) Cartea Verde a Min. afac. străine pag. 727.

se va fi rostit asupra chestiuneĭ de principiu, primiseră creaţiunea uneĭ *Comisiunĭ mixte*, chemată a *esecuta* şi a *supraveghea* reglementele, şi în care Austro-Ungaria, Bulgaria, România şi Serbia trebueaŭ să fie representate, că afară de acestea s'a stipulat, *printr'o măsură de curtenie*, ca preşedenţia acesteĭ Comisiunĭ să se dea representantuluĭ Austro-Ungarieĭ; că se admisese de asemenea necesitatea Comisiuneĭ *Mixte* şi a *Comisiuneĭ Europene*, precum şi alte disposiţiunĭ privitoare la numirea şi la atribuţiunile agenţilor noeĭ autorităţĭ fluviale.

„Dar aci, zice D. Barrère, se oprea înţelegerea. Modul de votare în Comisiunea *mixtă*, situaţiunea eĭ faţă de Comisiunea Europeană, ridicaŭ numeroase controverse, din care aŭ eşit treĭ propunerĭ principale. Cea d'întâiŭ, emanînd de la delegatul Austro-Ungarieĭ, atribuea, în caz de împărţire a voturilor, un vot de anulare preşedinteluĭ Comisiuneĭ mixte. A doua propunere, făcută de delegatul Mareĭ Britaniĭ, admitea acest principiŭ al votuluĭ hotărîtor, dar admitea un drept de apel la Comisiunea Europeană în contra orĭ-căreĭ decisiunĭ ale Comisiuneĭ mixte. In fine, a treia propunere, formulată de delegatul Germanieĭ, admite cele două princiciĭ ale votuluĭ de anulare şi al apeluluĭ înaintea Comisiuneĭ Europene, dar mărginind acest drept de apel numaĭ asupra *chestiunilor de principiu*. In această situaţiune, înţelegerea neputîndu-se stabili, s'a părut guvernuluĭ frances că era posibilă o a patra combinaţiune concepută

ast-fel ca sa împace toate interesele ce eraŭ în joc. Aceasta este soluţiunea care face obiectul propunereĭ supuse maĭ dinainte guvernelor interesate, şi pe care delegatul Francieĭ a făcut'o cunoscut colegilor sĕĭ, în ziua de 12 Maiŭ curent.

„Maĭ nainte de a expune motivele propunereĭ, pe care a primit instrucţiunĭ de a o prezinta, delegatul Francieĭ judecă necesar de a 'şĭ exprima sentimentul sĕŭ asupra caracteruluĭ deliberaţiuneĭ ce se va deschide. După modul sĕŭ de a vedea, Comisiunea este astă-zĭ în stare de a lua o hotărîre definitivă asupra acestuĭ punct. Ar fi de neînţeles, zice D-sa, că după o discuţiune *care a durat timp de douĭ anĭ*, toate punctele acesteĭ cestiunĭ să nu fie cu desăvîrşire luminate. Dl. Barrère este decĭ, de părere că Comisiunea trebue să trateze aceste chestiunĭ pentru cea din urmă dată.

„Motivele şi coprinderea propunerilor delegatuluĭ Francieĭ sunt în urmă comunicate de dînsul precum urmeaza: Aceste propunerĭ aŭ de bază faptele dobîndite, adică instituirea uneĭ *Comisiunĭ executive* zisă *Comisiunea mixtă*, acceptată în unanimitate de toţĭ delegaţiĭ; dar ele iaŭ drept punct de plecare o distribuţiune nouă a elementelor constitutive ale acesteĭ comisiunĭ, adăugând pe lîngă ceĭ patru delegaţĭ care trebueaŭ să o compue, după resultatul deliberaţiunilor anterioare, un al cincilea delegat, ales pe şease lunĭ, dintre membriĭ Comisiuneĭ Europene, urmându-se ordinea alfabetică a Puterilor."

„Adăogarea unuĭ al cincilea membru se pare justificată, căcĭ, în afară că principiul corelaţiuneĭ şi al coexistenţeĭ celor două comisiunĭ a fost accepat în unanimitate, trebue să se admită că dacă Austria, care de şi nu este ţărmureană, şi totuşĭ revendică în mod legitim, în temeiul importanţeĭ intereselor sale comerciale pe Dunărea-de-Jos, dreptul de a fi representată în comisiunea *mixtă*, nu este maĭ puţin just de a atribui un drept analog şi celor-l'alte Puterĭ, de o potrivă interesate la navigaţiunea fluviuluĭ.

„Adăogarea acestuĭ al cincilea membru care ar represinta, într'un mod permanent, interesele europene în comisiunea *mixtă* oferă încă, din punctul de vedere practic, avantaje considerabile.

„S'a exprimat temerea că întâmplându-se ca patru voturĭ să se împartă două câte două, comisiunea mixtă nu va putea lucra, şi în vederea acestuĭ neajuns s'a invocat necesitatea unuĭ vot cu drept de anulare. Aceasta nu s'ar maĭ putea admiţându-se un al cincilea membru pentru că constituirea uneĭ majorităţĭ în acest caz ar fi tot-deauna posibilă. Osebit de aceasta, presenţa acestuĭ membru al Comisiuneĭ Europene în comisiunea mixtă, ar contribui mult la stabilirea armonieĭ ce trebue să existe între regulamentele de pe Dunăre dintre Porţile-de-Fer şi Galaţĭ cu cele ce sunt în vigoare pe Dunărea din jos de Galaţĭ.“

„In vederea obţinereĭ acestuĭ rezultat, propunerea delegatuluĭ Franciéĭ conţine încă şi alte disposiţiunĭ,

care ar strânge şi maĭ mult legăturile dintre cele două comisiunĭ, asigurând în acelaşĭ timp, aplicaţiunea nepărtinitoare şi dreaptă a reglementelor pregătite de Comisiunea Europeană. Ast-fel de exemplu, Comisiunea Europeană ar putea să ea cunoştinţă de toate decisiunile comisiuneĭ mixte, care nu s'ar părea conforme cu principiul înscris în fruntea acestor reglemente, care consacră: *libertatea navigaţiuneĭ*. Pe de altă parte, instrucţiunile generale ce s'ar hotărî de comisiunea *mixtă* în analogie cu acelea de care este vorba în art. 9 din Actul public de la 1865, nu s'ar putea aplica până ce Comisiunea Europeană nu le-ar găsi maĭ întâiŭ conforme cu principiile ce aŭ servit de bază reglementelor din partea de sus a fluviuluĭ. Aceste instrucţiunĭ avênd un caracter general şi regulamentar, care face dintr'însele un Act de legislaţiune, este drept ca Comisiunea să ea cunoştinţă de ele. Tot ast-fel ar fi şi cu regulamentul interior al comisiuneĭ *mixte*, care ar trebui să fie examinat şi aprobat de Comisiunea Europeană.

„In ce privesce cheltuelile de administraţie ale comisiuneĭ *mixte*, cheltuelĭ ce se cuvine a se distribui în mod echitabil, ar fi fost poate de dorit ca Comisiunea Europeană se ea asupra sa o parte din ele, de oare-ce, ea este representată în comisiunea *mixtă*. Dar art. 14 din Actul public de la 1865, se opune de a se consacra la cheltuelĭ administrative din sus de Galaţĭ, vre-o parte din drepturile de navigaţiune percepute la gurile fluviuluĭ.“

„S'a părut în fine guvernuluĭ frances, că titlul de inspector-şef ce se dă principaluluĭ funcţionar al comisiuneĭ *mixte*, covîrşeşte importanţa reală a funcţiuneĭ. Se propune dar a'ĭ i se da simplul titlu de inspector.

„Acest agent însă, nu va avea atribuţiunĭ juridice: aceste atribuţiunĭ vor fi rezervate sub-inspectorilor (cari vor putea fi revocaţĭ ca şi inspectorul, de către comisiunea mixtă), precum şi căpitanilor de porturĭ.

„Delegatul Franţeĭ zice că, coordonând noile dispoziţiunĭ ce se propun, cu cele de la partea Ç a reglementelor, care s'ar menţine în coprinderea lor actuală, ast-fel precum aŭ fost adoptate de maĭ unanimitatea gelepaţilor, zisa parte C ar lua forma sub care a fost comunicată Cabinetelor, de către guvernul francez, afară de un adaos la art. 9, şi de scoaterea a vre-o câte-va cuvinte din art. 10. — D. Barrère dă citire acestuĭ document ce coprinde la un loc toate materiile în desbatere, şi, rugând pe colegiĭ sĕĭ să bine-voiască a se pronunţa asupra propunerilor formulate de Domnia-sa, socoteşte necesar ale aminti, că opera ce sunt chemaţĭ a îndeplini, avênd caracterul uneĭ elaborărĭ, ea nu ar putea să prejudice, nicĭ într'un chip, înţelegerea ce ar interveni între Puterĭ asupra prelungireĭ saŭ modificăreĭ puterilor Comisiuneĭ Europene“.

Delegatul român, D. colonel Pencovicĭ în urma celor de maĭ sus, făcu şi D-sa următoarea expunere[1]:

„Delegatul Românieĭ nu poate să se îndepărteze de la punctul de vedere în care s'a pus încă de la

1) Cartea Verde a Min. aff. străine fila 731.

început, spre a examina partea a doua a sarcineĭ încredinţată comisiuneĭ prin art. 55 din tractatul de la Berlin, adică, alcătuirea unuĭ *reglement de supraveghere.* El a susţinut în tot-deauna că, regulând supravegherea poliţieĭ fluviale pe partea fluviuluĭ de care este vorba, comisiunea nu putea lua alte baze de cât *tractatele existente,* adică, disposiţiunile generale din Actul final al Congresuluĭ de la Viena, privitoare la toate rîurile comune, şi clauzele speciale Dunăreĭ, coprinse în tractatul de la Paris 1865, în tractatul de la Londra 1871, şi în tractatul de la Berlin 1878. El conchide că, spre a rămâne în conformitate cu aceste tractate, reglementele trebuesc să fie alcăltuite de Comisiunea Europeană şi *executate de statele ţermurene,* şi că, această *executare trebue* să fie supravegheată de Europa.

„Nicĭ o stipulaţiune a nicĭ unuĭ tractat, adaogă D. colonel Pencovicĭ, nu prevede ca *executarea reglementelor* să aparţină altora de cât statelor ţĕrmurene. *Dreptul de executare* a fost, din contra, recunoscut de toate tractatele, şi pe toate fluviele comune, ca un drept alipit suveranităţeĭ teritoriale. Nu există dar, nicĭ o disposiţiune care să vie în favorul creaţiuneĭ uneĭ comisiunĭ mixte, ast-fel după cum a fost propusă până acum, chiar dacă atribuţiunile acesteĭ comisiunĭ ar fi fost reduse numaĭ la *supraveghere;* maĭ mult încă, nicĭ o disposiţiune a tractatuluĭ de la Berlin nu autoriză pe comisiune de a institui o asemenea autoritate. Când propunerea a fost făcută Congresuluĭ la anul 1878, de a se trimite Comisiuneĭ Europene

chestiunile de ordin secundar relative la Dunare, D. baron Haymerle s'a opus zicênd că introducţiunea unor noï principiï, saŭ modificarea principiilor admise, eraŭ de resortul exclusiv a Congresuluı. *Comisiunea nu poate dar să discute* chestiunea de a se sci cuï aparţine *supravegherea*. Această chestiune a fost regulată prin tractatul de la care comisiunea îşï ţine mandatul sĕŭ; sarcina delegaţilor este restrânsă în reglementarea supraveghereï.

„Delegatul Românieï are instrucţiunï de a urma această cale, singură prin care se pot apăra interesele ţĕreï sale, ca stat ţĕrmurean, şi care este conformă cu tractatele, de la care guvernul sĕŭ nu va putea să se abată. Investit cu asemenea instrucţiunï, D. colonel Pencovicï e dator să vadă, în propunerile ce se presinta, aceleaşï inconveniente ca şi cele din proectul ce a servit de bază studiuluï preparatoriŭ şi să facă asupra acestor propunerï aceleaşï obiecţiunï. Aceste propunerï tind a institui o comisiune *mixtă*, avênd *caracterul uneï autorităţï administrative şi judiciare*, *însărcinată nu numaï cu supravegherea reglementelor*, dar încă şi *cu misiunea de a exercita poliţia efectivă a navigaţiuneï*, între Porţile-de-Fer şi Galaţï. Pe de altă parte, noile propunerï crează uneia dintre Puterï o situaţiune privilegiată, asigurându-ï, *nu numaï preşedinţia perpetuă*, *dar încă*, şi o *preponderenţă reală în sînul comisiuneï mixte*.

„Intr'adevĕr, zise delegatul Românieï, Austro-Ungaria va fi representată de două orï în această co-

misiune: întâiŭ, prin organul unuĭ representant, delegat vremelnic al Comisiuneĭ Europene, şi cu acelaş titlu ca şi cele-l'alte Puterĭ, şi al doilea cu titlu permanent, în virtutea unuĭ drept al sĕŭ propriŭ. Ast-fel favorizată, această putere s'ar bucura de o preponderinţă de fapt şi de drept în sînul comisiuneĭ mixte. Echilibrul părţilor represintate în această comisiune s'ar sdruncina, şi s'ar crea o regretabilă inegalitate între elementele sale constitutive; pe de altă parte comisiunea în sine însuşĭ, prin efectul puterilor excepţionale cu care ar fi investită, ar ridica autorităţeĭ teritoriale o parte din atributele sale esenţiale, *atribute nedeslipite de suveranitate.* Art. 55 din tractatul de la Berlin nu coprinde o atare derogaţiune de la dreptul ginţilor, nicĭ a conferit Comisiuneĭ Europene dreptul de a o consacra. „Pe aceste motive, delegatul Românieĭ are onoarea de a propune să se substitue la art. 1 de la partea C, disposiţiunea următoare: „*Executarea regle-„mentuluĭ de faţă este pusă sub privigherea Comi-„siuneĭ Europene a Dunăreĭ,* privighere pe care o va „exercita printr'un inspector-general numit de dînsa. „Comisiunea Europeană va judeca în apel toate liti-„gele de care va fi sezisată asupra contravenţiunilor „la regulamentul de faţă".

Voturile: „Aplicând aliniatul al 2-lea din regulamentul interior (anexul de la protocolul No. 337), preşedintele invită pe delegaţĭ a se pronunţa asupra propunerilor ce li s'aŭ prezintat, urmând ordinea alfabetică a Puterilor. „Delegatul Germanieĭ zise că a

primit instrucţiunĭ de la guvernul sĕŭ, de a se uni cu propunerile delegatuluĭ Francieĭ.

„Delegatul Austro-Ungarieĭ zise că asemenea are instrucţiunĭ de a primi aceste propruneri.

„Delegatul Mareĭ-Britaniĭ zise că are instrucţiunĭ de a primi în mod formal aceste propunerĭ.

„Delegatul Italieĭ se uneşte cu propunerea delegatuluĭ Francieĭ, ast-fel cum a fost prezintată, sub condiţiunea însă, că acordul ce va interveni între Puterĭ, prevĕzut la art. 55 al tractatuluĭ de la Paris, să stabilească prelungirea puterilor Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, şi întinderea acestor puterĭ până la Brăila.

„Delegatul Turcieĭ zise că are ordin de a se pronunţa pentru adopţiunea propunerilor prezintate de delegatul Francieĭ, sub aceeaşĭ condiţiune, a prelungireĭ puterilor Comisiuneĭ Europene. Constantin Effendi declară, referîndu-se la protocolul şedinţeĭ de la 3 Decembre 1880 (No. 372), că unindu-se cu noua redacţiune propusă de cabinetul frances în partea C a reglementelor din susul Dunăreĭ, guvernul Otoman, în virtutea drepturilor sale de suzerană, îşĭ face toate rezervele în ceea ce privesce procedura ce se va urma asupra unuĭ delegat din partea principatuluĭ vasal al Bulgarieĭ, în sînul comisiuneĭ mixte.

„Delegatul Serbieĭ zice că a primit instrucţiunĭ de a adopta şi a spijini propunerile delegatuluĭ Francieĭ.

„Delegatul Bulgarieĭ zice că guvernul seŭ se uneşte cu propunerile delegatuluĭ Francieĭ, sub reserva alineatuluĭ al 2-lea de la art. 1 şi al nouluĭ art. 8.

„Delegatul Rusieĭ zice că nu ridică nicĭ o obiecţiune în contra propunerilor delegatuluĭ Franciei, dar că aceste propunerĭ i se par de natură a nu se putea adopta de cât în mod condiţional. În adevĕr, zice D. Romanenko, ele aŭ de bază coexistenţa celor două comisiunĭ și a se accepta în mod definitiv noile disposiţiunĭ propuse, ar fi, din partea sa, a prejudeca soluţia chestiuneĭ durateĭ Comisiuneĭ Europene, soluţiune pe care puterile şĭ-au rezervat-o prin art. 54 al tractatuluĭ de la Berlin.

„Delegatul Rusieĭ adaogă că rezerva ce formulează acum, este reproducerea aceleia ce formulase încă de maĭ 'nainte, în 1880. (Protocolul V. p. 10).

„Aŭ subscris : Arendt, E de Haan, Emille Barrère, Percip Sanderson, N. Revest, colonel Pencovicĭ, A. Romanenko, Const. Ef. Caratheodory, A. A. Nicolitch, B. Schisghmarefe. Representantul Românieĭ, D-l colonel Pencovicĭ, astă-zĭ general, a semnat protocolul, saŭ procesul-verbal al şedinţeĭ, ce am reprodus maĭ sus, dar a refuzat de a semna şi regulamentul în sine însuşĭ, aşa cum a fost votat, şi cum, maĭ apoĭ, a fost supus discuţiuneĭ conferinţeĭ din Londra din anul 1883.

PARTEA V-a

Interpretarea articoluluĭ 55 al tractatuluĭ din Berlin, în sînul Corpurilor Legiuitoare Române, din anul 1882.

Acum după ce am vĕzut desbaterile ce aŭ avut loc în sînul comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ asupra articoluluĭ 55 al tractatuluĭ din Berlin, este interesant de a cunoaşte discuţiele, şi decĭ opiniunile manifestate în parlamentul român asupra acestuĭ articol.

In acest scop am reprodus, întocmaĭ, din discursurile oratorilor, carĭ aŭ vorbit în aceasta chestie, părţile, în care se oglindeşte opiniunile personale ale fie-căruĭ orator, saŭ opiniunile partidelor.

Am lăsat de o parte tot ce a fost polemică de partid. Discuţiele în parlamentul român a început în urma interpelăreĭ eminentuluĭ jurisconsult D-luĭ P. Grădişteanu în Senat, şi marilor noştri bărbaţĭ de stat A. Lahovary şi M. Kogălniceanu în Camera deputaţilor,

D. *P. Grădişteanu* [1]). „Voi zice bătrânuluĭ şi iubituluĭ representant al partiduluĭ liberal, care a avut tot-deauna ca linie de conduită să'şĭ plece urechea la glasul poporuluĭ, şi atuncĭ: cu naţiunea 'nainte! Fără ca să stea mult spre a'şĭ cumpâni forţele, îĭ voĭ zice: puneţĭ urechea şi te veĭ convinge dacă naţiunea întreagă fără deosebire de partid, de nuanţă politică, şi aceia care vor să-şĭ manifeste opiniunea, şi aceia care nu vor să şi-o manifeste, nu aŭ aceiaşĭ credinţă. Ţara întreagă este unanimă în această cestiune. Ea nu are să se ocupe de impresiunile cutăreĭ saŭ cutăreĭ puterĭ, nicĭ chiar de simpatiile care maĭ durează, saŭ care ne-aŭ lăsat pe drum, ţara are conştiinţă de dreptul şi la trebuinţă de vigoarea eĭ.

Ea îşĭ zice că dacă va cădea în această luptă inegală, şi fără precedent pentru onoarea civilisaţiuneĭ moderne, din partea Europeĭ coalisată, contra unuĭ popor care reclamă pentru dânsul dreptul la viaţă, cel puţin îĭ va remâne consolaţia că nu dânsa a consimţit voluntar la perderea drepturilor sale. Am trecut şi prin alte încercărĭ dureroase. Furtunĭ grele aŭ venit peste capul nostru. Ne sciam condamnaţĭ de Europa întreagă. Ni se oferea compensaţiunĭ momitoare ca să se obţie adesiunea noastră, şi s'a ridicat un glas unanim din partea ţĕreĭ, care ast-fel a putut rĕmâne tristă, abătută, dar înfăşurată în demnitatea eĭ: luaţĭ, noĭ nu dăm! Şi astă-zĭ să cedăm pentru că ni

1) Desbaterile Corpurilor Legiuitoare, anul 1882, fila 1845.

se pun înainte ca consecinţe a le refuzuluĭ nostru, oare-care desavantage, pericole pe care D-l Ministru de externe le vede posibile. Dar toate acestea sunt puncte de întrebare. Apoĭ la spatele lor maĭ este şi posibilitatea execuţiuneĭ. Când, din contră, noĭ am ceda, nu maĭ sunt puncte de întrebare, este o afirmaţiune, ne-am pus atuncĭ singurĭ ştreangul de gât!"

Maĭ departe oratorul zice: „D-lor, chiar dacă această eroare a ţĕreĭ întregĭ în contra acesteĭ comisiunĭ mixte, pe care o vede ca un ce negru înaintea ochilor eĭ, ar fi o eroare, chiar dacă D-v. aţĭ crede că vedeţĭ maĭ bine de cât ţara întreagă, s'a zis, ştiţĭ bine, că e cine-va maĭ de spirit de cât Voltaire, şi acel cine-va este toată lumea! Mergeţĭ cu lumea, mergeţĭ cu ţara întreagă chiar dacă este în eroare, şi fiţĭ sigurĭ că veţĭ merge bine! Nu mĕ pot domiri cum D-v. credeţĭ că este indiferent lucrul acesta, să luăm de bază comisiunea mixtă a puterilor riverane pe lângă care s'ar alipi unul saŭ doĭ delegaţĭ din comisiunea Europeană, saŭ a se înlătura această comisiune, şi să punem în loc ceea-ce este în tractatul din Berlin, în propunerea însă-şĭ a Austrieĭ, formulată de D-l de Heymerlé. Nu vedeţĭ deosebirea mare ce există între propunerea Barrère şi soluţiunea ce am onoarea a vĕ propune? Eŭ doresc a menţine intact principiul libertăţeĭ Dunăreĭ, pus sub scutul întregeĭ Europe, cu dreptul exclusiv de execuţiune pentru ţĕrmurenĭ şi cu dreptul de supraveghere limitat în favoarea numaĭ a Europeĭ întregĭ, direct saŭ prin de-

legaţiune. Pe când propunerea Barrère conţiind creaţiunea uneĭ nouĭ personalităţĭ juridice, uneĭ comisiunĭ mixte de ţěrmurenĭ şi neţărmurenĭ. Admiterea în principiŭ a uneĭ asemenea comisiunĭ face imposibilă limitarea eĭ la supraveghere. După natura eĭ o asemenea comisiune cată să aibă atribuţiunĭ executive. Ni se afirmă că puterile aŭ admis în principiŭ comisiunea mixtă. Să apelăm, D-lor, la acele puterĭ Europene rěŭ informate, abuzate pot zice, şi negreşit vom triumfa, căcĭ dreptatea este cu noĭ. Presupuind, ceea-ce nu'mĭ vine a crede, că nu vom isbuti, care este pericolul teribil care ne amenință? Nu se va prelungi Comisiunea Europeană. Nu cred că e loc a ne turbura dinaintea acesteĭ spaime. Din douĕ lucrurĭ unu, saŭ sunt la Dunăre interese Europene saŭ nu sunt; dacă sunt, atuncĭ aceleaşĭ raţiunĭ care aŭ făcut să se înfiinţeze comisiunea Europeană vor milita pentru menţinerea eĭ; dacă nu sunt, comisiunea Europeană nu va maĭ exista, orĭ-care ar fi dorinţele, cerinţele noastre. Nu pentru hatârul nostru s'a creat comisiunea Europeană; ci s'a înfiinţat fiind-că Europa are interese la Dunăre şi acele interese sunt atât de puternice, în cât aŭ făcut să se introducă în dreptul public internaţional principiul modern al libertăţeĭ navigaţiuneĭ, de care noĭ aceştia micĭ nu avem de cât să profităm. Un alt pericol se maĭ semnalează. In sînul conferinţeĭ, care va avea loc dacă comisiunea Europeană nu va ajunge la nicĭ un resultat, cestiunea va putea fi resolvată în con-

tra noastră, fără noĭ. Maĭ întâiŭ notez, că, după tractatul din Berlin nimic nu se poate face fără consimţimêntul nostru. Ni s'a lăsat această garanţie mare că voturile chiar unanime ale tuturor puterilor nu aŭ forţă obligatorie fără accedarea noastră. Nu putem noĭ consimţi a ne tăia capul cu mâinile noastre.

Intrunească-se Europa în conferinţă, nu putem impedica aceasta dacă propunerea justă, legitimă cu care rog pe guvern să înlocuiască propunerea Barrère, s'ar respinge de comisiunea Europeană. Dar cel puţin vom rĕmâne tarĭ pe tărîmul principiuluĭ, inebranlabili în drepturile noastre. Să nu abandonăm calea cea mare a dreptuluĭ, să nu întrăm pe poteca tortuoasă a concesiunilor, căcĭ ne va fi fatală; atuncĭ vom fi de sigur bătuţĭ în conferinţa Europeană, fiind-că în mod voluntar vom fi făcut primul pas pe tărâmul acesta alunecos al concesiunilor. Ce figură vom maĭ face d'inaintea Europeĭ întrunite când, de la început, noĭ, popor independent, vom sacrifica cu uşurinţă drepturile noastre, pe care le-am moştenit neatinse din alţĭ timpĭ. Dacă, prin imposibil conferinţa Europeană, trecênd peste limitele tractatuluĭ din Berlin, uitând propriele interese bine-înţelese ale Europeĭ chiar, ar voi să ne impue sacrificiĭ inadmisibile, sà ne răpească dreptul natural, străvechiŭ, să execute în locul nostru poliţia judiciară şi administrativă în apele noastre, tarĭ de dreptul nostru, de valoarea noastră ca naţiune independentă, vom rĕspunde Europeĭ întrunite ceea-ce un popor mult maĭ mic de cât noĭ, îĭ i-a zis într'o

ocaziune recentă: nu putem, să poftească!... Orĭ-care ar fi ameninţările ce ni s'ar face, nu ne vom putea supune a fi loviţĭ în drepturile noastre, a fi maĭ puţin de cât atuncĭ pe când nu eram independenţĭ. Căcĭ atuncĭ, în adevĕr, care ar fi fructele ce am culege din independenţa noastră? Să ne apărăm dar drepturile din toate puterile noastre; eŭ am credinţă, credinţa nestrămutată, şi această credinţă o am după mature şi îndelungĭ cugetărĭ, că printr'o atitudine francă, leală, dar fermă, drepturile noastre nu vor fi date pradă străinilor. (aplause prelungite)“

D-l *Lascar Catargiu* [1]) „D-lor, voesc să rĕspund câte-va cuvinte D-luĭ Boerescu. D-sa a voit să pue în contradicţiune cele zise de mine şi D-l Th. Roseti, şi a vrut să confirme că s'a citit de minister toată corespondenţa în afacerea Dunăreĭ. Nu înţeleg cum acestea se declară de D-sa, care a fost faţă aseară la şedinţă, când s'a citit actele diplomatice. Dar D-lor această cestiune a fost tratată de treĭ ministere. Intâiŭ ministerul D-luĭ Ion Brătianu ca preşedinte şi cu D-l Boerescu ca Ministru de Externe, al doilea ministerul D-l Dimitrie Brătianu ca ministru de externe şi preşedinte al consiliuluĭ, şi al treilea cu a doua venire a D-luĭ Ion Brătianu ca preşedinte al consiliuluĭ cu D-l E. Stătescu ministru de Externe. Când a venit D-l Stătescu aseară de ne a cetit actele, a cetit numaĭ actele ministeruluĭ al treilea, adică

1) Desbaterile Corpurilor Legiuitoare, Mon. Off. No. 107/82 Maĭ 2/14 pag 1870; Anul 1882.

de la venirea D-sale la minister până astă-zi. Nicĭ un act, nicĭ un cuvênt din ministerul întăiŭ, în care făcea parte D-l Boerescu şi care a tratat cestiunea. Nicĭ un act, nicĭ o hârtie nu s'a cetit din timpul ministeruluĭ al doilea, unde era D-l Dim. Brătianu preşedinte al consiliuluĭ şi ministru de externe."

„Aci sunt în joc afacerĭ de ale ţăreĭ şi nu trebue să ne jucăm cu ele. D-lor, maĭ bine voiŭ să'mĭ perd viaţa de cât să perd o afacere a ţăreĭ. (Aplause) D-lor, nu mi s'a citit nimic din toate tratările, care s'a făcut de ministerul cel d'întâiŭ şi al doilea, adică pe timpul D-luĭ Boerescu şi D-luĭ Dimitrie Brătianu ca ministru de externe, şi care ştiţĭ că a scris câte-va note şi a făcut şi oare-care comunicărĭ Corpurilor legiuitoare, din acestea toate nu ni s'a citit nimic. Ce ni s'a citit? Ni s'a citit note şi circulărĭ, date de onor. D. Stătescu însă şi acelea fără nicĭ un respuns de la miniştri noştri de pe lângă puterĭ. Prin urmare, nu ştim cum s'a priimit propunerile D-luĭ Stătescu, ce rĕspuns a avut circulările, ce raporturĭ a făcut miniştri noştri de pe lângă puterĭ, şi prin urmare, vedeţĭ D-lor că din toate acestea noĭ nu avem lămurirĭ depline, cum s'a tratat şi cum a mers cursul acesteĭ afacerĭ.

„Acum D-l. Boerescu vine şi ne spune: bine D-lor, ce cere ministerul? Cere un vot ca să se întărească. Noĭ nu avem încredere să dăm acel vot, şi ne bazăm pe fapte."

D. T. Rosetti ([1]) ,,Aşa dar, d-lor, în cît pentru noï uniï, aceştia din oposiţiunea conservatoare, nu puteţĭ cere de la noï se venim să vĕ indicăm o soluţiune a acesteï cestiunĭ, pentru a căreï cumpănire în interesul politic al ţăreĭ, ne lipsesc toate elementele cerute.—Noï nu putem de cât să constatăm acele ce am avut onoare a zice, să constatăm că a D-stră a fost onoarea de a reprezenta ţara de la început în această afacere, că a D-stră va fi onoarea şi rĕspunderea de aï da o soluţiune conformă cu adevĕratele interese politice şi economice ale ţăreĭ."

D. *P. P. Carp* propune de a pune Dunărea-de-jos şi de Mijloc, de la Sulina la Porţile de fer sub autoritatea Europeï întregĭ. ([2]) „Noï la libertatea Dunăreï nu puteam ajunge zice D-sa, de cât dacă această libertate se pune sub garanţia Europeï întregĭ. Dacă părăsim tărîmul acesta, ne punem pe alt tărâm poate de o politică maï înaltă, dar de o politică maï periculoasa, şi am avut deja onoarea în toamna trecută a vă spune aceasta, şi chiar D-l Kogălniceanu erĭ a apăsat asupra acestuĭ punct; am avut onoarea de a vc vorbi de marea rivalitate ce este între Austria şi Rusia, rivalitate care astă-zĭ se traduce poate în cuvinte de pace, dar care mâine poate tare bine să se traducă prin fapte de răsboĭ, căcĭ interesele sunt diverse şi nimic nu va putea să le împace orĭ-carĭ ar fi concesiunile care le-am face noï astă-zĭ. Eĭ bine,

1) Desbaterile Corpurilor Legiuitoare—pagina 1863 anul 1882.
2) „ „ „ „ 1863 „ 1882.

nu putem să admitem că Dunărea să fie un cîmp de conflicte între aceste două puterĭ, din care fie-care va căuta să aibă eghemonia pe Dunăre, şi va căuta s'o aibă această eghemonie în detrimentul acesteĭ ţărĭ şi în detrimentul libertăţeĭ Dunăreĭ, şi de acest pericol nu putem scăpa de cît basîndu-ne nu pe un interes pur romînesc, ci pe un interes european.— Faceţĭ toate concesiunile ce le voiţĭ cu o singură condiţiune *ca libertatea Dunăreĭ să fie garantată, şi garantată de Europa întreagă, saŭ direct saŭ prin delegaţiune numaĭ ca puterea saŭ puterile carĭ vor fi delegate să fie din acelea carĭ aŭ aceleaşĭ interese de la Porţile-de-Fer şi pînă la Sulina.*"

D. Al. Lahovari. [1]) „Ce voiţĭ D-lor miniştri? Voiţĭ să sciţĭ opiniunea ţăreĭ? Voiţĭ să cunoaşteţĭ cum i-se înţelege drepturile eĭ? Voiţĭ să sciţĭ sentimentul general al naţiuneĭ, al preseĭ, al Camereĭ acesteia, al Senatuluĭ, sentimente care sunt în fundul funduluĭ inimeĭ tuturor, nu acele sentimente de oportunitate care se rostesc prin voturĭ de complesenţă pentru a vĕ menţine la putere. Voiţĭ să deşteptaţĭ sentimentul naţional care doarme în fundul inimeĭ tuturor românilor? Eĭ bine acest sentiment îl cunoaşteţĭ; încă de acum un an am avut onoarea să-l rostesc în mijlocul aprobărilor D-stră, el este: menţinerea tractatelor de Berlin şi Paris în privinţa Dunăreĭ, menţinerea tractatelor în adevĕratul înţeles, în adevĕratul

1) Desbaterile Corpurilor Legiuitoare—pagina 1908. Anul 1882.

interes, fără interpretaţiunĭ advocăţeştĭ, fără subtilităţĭ (aprobărĭ). Aceasta este ceea ce voeşte ţara, ceea ce voeşte presa, ceea ce voeşte minoritatea şi chiar majoritatea şi trebue să voiţĭ şi D-voastră. Dar aceasta ajunge pentru noĭ când am zis aceasta: *Dixi et salvavi animam meam.* Am zis şi rămâĭ în pace cu sufletul meŭ. Dar pentru D-voastră guvern care aveţĭ puterea, direcţiunea, pentru D-voastră nu ajunge, nu este destul şi acel sentiment pe care 'l cunoaşteţĭ foarte bine, trebue să aveţĭ şi buna credinţă de a voi sincer şi dibăcia de a 'l face să treacă la rândul faptelor. Dibăcia n'aţĭ avut'o, de sigur şi buna credinţă vom vedea dacă a-ţĭ avut'o completă.

Eĭ, D-lor, de sigur că suntem toţĭ patrioţĭ, este o politeţă care se face de la guvern la oposiţiune şi de la oposiţiune la guvern. D-voastră nu ne-aţĭ făcut'o prea mult când eram noĭ la guvern, dar noĭ suntem maĭ blânḑĭ, maĭ răbdătorĭ. Nu discutăm dar patriotismul, însă sunt atâtea modurĭ de a înţelege acest patriotism în cât de multe orĭ poate să fie un abis între uniĭ şi între alţiĭ.—Să vedem dar D-vóstră cum a-ţĭ lucrat în această cestiune? Ce a-ţĭ făcut de la început şi dacă tot ce s'a urmat nu este consecinţa logică a amânărilor, a îndoelilor, a compromisiunilor, a încercărilor D-voastră în această cestiune.—Să vedem dacă guvernul a fost tot-deauna sincer şi dacă a fost vre-odată abil. Ante-proiectul Austriac se presintă. El lovea în tractatul din Berlin în două puncte: înfiinţa o comisiune mixtă care nu se prevĕzuse

nicăerĭ şi care chiar este contrarie textuluĭ formal al tractatuluĭ, precum voĭ avea onoarea să demonstrez. Tractatul de Berlin n'a prevĕḑut comisiunea mixtă şi nicĭ nu putea să o prevadă, căcĭ se vede din textul Tractatuluĭ că n'a trecut aceasta prin mintea nicĭ unuĭ diplomat din aceĭ carĭ l'aŭ subscris.

Faptul că pentru facerea reglementuluĭ de navigaţiune şi priveghere s'a alăturat la Comisiunea Europeană, statele ţărmurene care nu făceaŭ parte dintr'însa, precum Serbia şi Bulgaria, esclude însuşĭ ideea uneĭ nouĭ Comisiunĭ speciale Dunăreĭ de la Galaţĭ la Porţile-de-Fer.

Această Comisiune este după ante-proiect o comisiune permanentă și i-se dă drepturĭ carĭ nu aparţin de cît Suveranităţeĭ staturilor, căcĭ Comisiunĭ pentru regularea navigaţiuneĭ fluviilor sunt pretutindenĭ, nu este o inovaţiune în dreptul public European.—Avem una la Esco, alta la Rhin, este chiar la Prut, dar o comisiune care să-şĭ însuşească o parte din Suveranitatea statelor, era numaĭ comisiunea de la Galaţĭ până la gurele Dunăreĭ; numaĭ aceasta era în condiţiunĭ excepţionale, fiind-că excepţionale aŭ fost şi împrejurările în care s'a făcut, pentru că gurele Dunăreĭ eraŭ în mâna uneĭ puterĭ Orientale ca Turcia, pentru care Suveranitatea absolută, de la tractatul de la Paris încoace, numaĭ era de cât un simplu cuvênt; Turcia săpată de Europa a ajuns una din acele puterĭ pe carĭ toate cele-l-alte se obişnuise de a o ţine în tutelă, asta nu era numaĭ în privinţa gurelor Du-

nărei, dar acum chiar nu i-se impune comisia pentru finance, nu se amestică toţĭ în administraţiunea eĭ interioară? Noĭ dar primind aceste gurĭ ale Dunăreĭ în asemenea condiţiunĭ, le-am luat cu sarcinile lor, căcĭ este o zicătoare română că *Calul de dar nu se caută pe dinţĭ.*—Prin actul adiţional votat de-ună-ḑĭ, D-stră aţĭ maĭ adăogat încă ceva prin care v'aţĭ pus maĭ jos de cât Turcia, fiind-că inspectoriĭ pe care îĭ numea Sultanul, i-aţĭ primit să-ĭ numească d'a dreptul Comisiunea Dunăreană.—Va să ḑică aţĭ cedat chiar din drepturile acelea care le păstrase însuşĭ Turcia.

„Acum, D-lor, afară de această esceptiune în dreptul public, ce poate să existe pe orĭ-ce fluviŭ pe marginea căruia sunt maĭ mulţĭ ţărmurenĭ deopotrivă neatârnaţĭ, de o potrivă Suveranĭ. — Aceştĭ ţărmurenĭ se învoesc, numesc o comisiune însărcinată de a face reglemente de navigaţiune şi *fie-care în apele* şi pe *malurile sale execută acele reglemente, supraveghindu-se unul pe altul în privinţa îndeplinireĭ lor.* In cât priveşte alcătuirea reglementelor nu se maĭ poate urma ast-fel, căcĭ tractatul de la Berlin a hotărât autoritatea care trebue să le întocmească.

In cât priveşte execuţiunea lor rămânem în dreptul comun. Ea este a statuluĭ pe lângă teritoriul şi în apele căruia se face navigaţiunea până la marginile thalveguluĭ, ape carĭ sunt considerate că fac parte din teritoriu. Numirea inspectoruluĭ, pronunţarea sentinţelor, executarea lor, apărţine statelor ţărmurene, căcĭ dacă este ceva care să caracterizeze suverani-

tatea unuĭ stat, este tocmaĭ dreptul de a face justiţie şi de a executa sentinţă. In cât priveşte *supravegherea*, D. Kogălniceanu v'a dat o soluţiune, *dreptul de supraveghere este al tuturor părţilor contractante.* Prin urmare este al Europeĭ. Dar *executarea* acestor regulamente aparţine şi trebue să aparţină exclusiv statelor ţărmurene aflate pe întinderea ţărmurilor Dunareĭ.

Acesta este un drept inerent Suveranităţeĭ lor.

„Până aicĭ se pare că suntem de acord. Insă când este vorba de supravegherea Europeĭ aicĭ se încurcă firele.—*A face regulamente de supraveghere zice tractatul.* Asta vrea să zică a *supraveghea?* Şi când ar vrea să zică a *supraveghea*, cum şi de ce organ să se facă această *supraveghere?* Aicĭ este toata fineţa D-luĭ Ministru de externe.—De aicĭ voeşte să ne conducă pe o clină foarte nesimţită dar foarte repede la Comisiunea mixtă, orĭ la ceva şi maĭ reŭ de cât comisiunea mixtă......(întreruperĭ).

„Veţĭ vedea, D-le Ministru, că v'am urmat cu multă băgare de seamă, şi credeţi-mă că mi-a fost foarte greŭ fiind-că D-voastră aţĭ vorbit având o cauză foarte grea de pledat, cu mult talent, dar cu multă subtilitate.

D. Ministru de Externe. „'Mĭ daţĭ voe să vĕ explic? *D. Al. Lahovari.* Vĕ rog să me lăsaţĭ să 'mĭ sfîrşesc ideea, căcĭ ajungem la un punct foarte delicat. *Supravegherea, da, este a Europeĭ, a concertuluĭ tuturor Puterilor semnatare.* Dar aicĭ este o diferenţă, una este facerea regulamentelor de supra-

veghere, şi alta este executarea materială a supravegherei. Facerea regulamentelor, regulele după care are să se facă supravegherea este evident, aparţine comisiuneĭ; aceasta, este hotărît prin tractatul de la Berlin. Cum se va face însă supravegherea? Aceasta am avut onoarea să v'o spun în interpelarea ce am făcut acum un an în această cestiune. Exercitarea supravegherei se face între state suverane, care se leagă unul faţă de altul prin tractate, prin organele ordinare care fie-care stat le are acreditate pe lângă cel-l'alt. Pe noĭ Tractatul de la Berlin ne leagă fiind-că l'am primit. Regulamentele făcute de Comisiunea Europeană cu delegaţiĭ eĭ în baza art. 55 al tractatuluĭ din Berlin ne leagă; supravegherea însă se face prin diplomaţie, adică că un stat care a iscălit în tr'un tratat este moralmente şi materialmente angagiat să-l execute; şi dacă nu-l execută, eĭ! Sunt mijloace cunoscute pentru al sili să-l execute. In această situaţiune este România cu acest avantaj pentru ceĭ-l'alţĭ că România fiind slabă şi Europa tare, nu-ĭ va trece nimănu-ĭ prin gând că România are să calce vre-o dată angajamentele ce le-a subscris, dacă chiar interesul sĕŭ n'ar povăţui-o sĕ le execute cu cea maĭ întreagă bună credinţă. Ce vrea să zică însă şi ce ar maĭ avea a face pe lângă supravegherea exercitată de puternica Europă în contra bieteĭ Românii, o Comisiune Europeană *specială* şi *permanentă* însărcinată de a executa acest control? Eĭ! D-lor nu vedeţĭ că atuncea este pur şi simplu o epitropie, şi nu

se maĭ potriveşte faptul acesta de epitropisire cu acel control ce se cuvine să fie între toate statele suverane occidentale. Aci este maĭ mult un fel de tutelă, de consiliŭ judiciar, cum se impune statelor orientale, de care se vede că Europa nu s'a deprins încă să ne deosebească? Supraveghere există de sigur între Franţa şi Germania pentru executarea tractatuluĭ de la Francfort: şi Francia nu şi-ar permite nicĭ odată sĕ-l calce.—Ar primi ea însă o comisiune specială de supraveghere? Aceasta există numaĭ la Cair, pentru interesele străine care sunt angagiate acolo (aplause).

„Iată deosebirea, iată linia de demarcaţiune ce există între un stat occidental suveran faţă cu un alt stat occidental tot atât de suveran, fie el mult maĭ mare şi maĭ puternic; şi, între un stat oriental decăzut faţă cu care se violează toate aceste principiĭ şi regule de drept înternaţional. Aceasta fiind deosebirea, în care categorie voiţĭ să fim puşĭ? Intr'una saŭ într'alta, aicĭ este o linie de deosebire care poate se pară unora carĭ n'aŭ studiat chestiunea subtilă, dar care este nemăsurată pentru noĭ, căcĭ ea desparte două condiţiunĭ de stat suveran radical opuse. Această linie e un abis, între aceste douĕ stărĭ, şi acest abis nu putem să-l trecem, orĭ-ce podurĭ încununate cu florĭ s'ar pune peste dânsul."

G. Vernescu. „D-lor de ce este vorba? Treĭ lucrurĭ eraŭ în discuţiune. Intîĭ facerea reglementelor. Nimenĭ nu poate spune că reglementele acestea sunt

date nouă, ele sunt date în mâinile altora ca să le facă; prin urmare discuţiune şi controversă asupra acestuĭ punct nu maĭ poate să esiste.—Al doilea, executarea reglementelor, chestiune maĭ gravă, propunerea Barrière o dă pe sama uneĭ comisiunĭ mixte; însă, tractatul de la Berlin nu ne-a luat executarea reglementelor.—Guvernul şi Camera sunt de opiniune că executarea reglementelor este în dreptul ţĕreĭ; prin urmare şi asupra acestuĭ punct nu maĭ încape discuţiune. Rămâne un singur punct care nu este bine luminat: *supravegherea executăreĭ reglementelor* a cuĭ să fie? *Această supraveghere* este ea reservată precum se zice de puterĭ, pentru Comisiunea Europeană, saŭ nu? Eată chestiunea D-lor.

„Iată D-lor ce zice art. 55: Reglementele de navigaţiune, de poliţie fluvială şi supraveghere de la Porţile-de-Fer până la Galaţĭ se vor întocmi de Comisia Europeană cu asistenţa delegaţilor Statelor ţermurene,--punîndu-le în acord cu acele ce aŭ fost făcute, saŭ care se vor hotărî pentru parcursul de jos de Galaţĭ. Acest articol ea un drept suveran al ţărilor ţărmurene dreptul de a face reglementele de navigaţiune, de poliţie şi de supraveghere. — Acest drept la luat tractatul de la Berlin, şi care din D-stră îndrăzneşte se zică, că, atuncĭ când textul tractatuluĭ nu dă loc la cel maĭ mic echivoc, totuşĭ, noĭ, patrioţĭ, trebue ca să spunem că puterile prin art 55 ne-a răpit şi dreptul *suveran de supraveghere* pentru executarea reglementelor?“

D. Eugeniu Stătescu, Ministru de Externe, răspunzând discursuluĭ D-luĭ P. P. Carp, zice: „Intr'advăr, D-lor, ce ne propune onor. d. Carp? In două cuvinte am spus'o. Este tot aceea ce aveam onoarea în treacăt să ating erĭ. D-sa zice: noĭ, state ţărmurene micĭ şi slabe, noĭ de curând veniţĭ în concertul European, nu putem să dăm o garanţie suficientă marilor interese Europene şi să stavilim conflictul de influenţă între cele două marĭ puterĭ, carĭ se luptă saŭ sunt în ajunul de aşĭ da peptul la Dunărea-de-Jos.—Să întindem dar dreptul Eurepeĭ, să interesăm Europa întreagă a primi să se pue ca drept tampon între aceste două marĭ puterĭ care 'şĭ dispută dominaţiunea în peninsula Balcanică, şi se cerem noĭ ca Comisiunea Europeană de la Galaţĭ, în corpore saŭ prin un delegat se şi întindă juridicţiunea cu toate puterile pe care le exercită la vale de Galaţĭ până la Sulina, sĕ le întindă şi în sus până la Porţile-de-Fer.

„Eĭ, D-lor, precum aveam onoarea să zic şi erĭ nu'mĭ aparţine mie se ridic vĕlul care ascunde viitorul în ce priveşte această cestiune.—Nicĭ nu s'ar putea spune cu siguranţă de nimenĭ carĭ va fi până în cele din urmă resultatul acesteĭ lupte şi soluţiunea care va prevala.—Insă, cea ce pot spune chiar de acum, este că astă-zĭ, la Viena, în sferile oficiale şi în ipoteza că propunerea franceză s'ar înlătura, se consideră propunerea D-luĭ Carp ca singura soluţiune posibilă în această cestiune (mişcărĭ diverse)"

Vocĭ. A! a!

D. Eugeniu Stătescu Ministru de Externe. „D-lor, precum aveam onoarea să zic erĭ, nu este locul să examinăm aicĭ dacă această soluţiune ar fi maĭ bună saŭ maĭ rea de cât cele-l'alte carĭ s'aŭ propus până aci. Cea ce însă, vĕ cer voe să repet şi astă-zĭ, este că această soluţiune ar constitui o modificare patentă în dispoziţiunile formale ale tractatuluĭ de la Berlin şi nu ne aparţine nouă care ne-am pus totdeauna pe tărâmul şi sub scutul tractatelor să luăm noĭ iniţiativa spre a cere modificarea lor (aplause).

Maĭ departe însă D-l Stătescu continuând a răspunde D-luĭ P. P. Carp, zice: „Nu sunt eŭ acela care voĭ tăgădui tot ce poate fi de just în aceste prevederĭ şi de legitim în aceste temerĭ pentru viitor. Dar întreb pe D-l Carp, crede D-sa că atuncĭ când acele eventualităţĭ de care se îngrijeşte, s'ar realiza, şi când conflictul ar deveni inevitabil, crede D-sa că Concertul European se va desinteresa de cea ce are să se petreacă, numaĭ pentru aceasta că nu s'aŭ întins puterile Comisiuneĭ Europene până la Porţile-de-Fer, şi fiind-că s'a lăsat *executarea* reglementelor şi poliţia fluvială în mâinile statelor ţermurene, noĭ venite la viaţa publică internaţională? Eu nu cred şi precum aveam onoarea să o zic prin întrerupere pe când vorbea D-sa, repet şi aicĭ că una nu exclude pe cea-l-altă, şi numaĭ să poată Concertul European, şi acţiunea sa împăciuitoare saŭ precumpănitoare nu va lipsi.—Să fie Europa în ast-fel de condiţiunĭ în cât să poată să spue cuvântul sĕŭ

şi de sigur că acţiunea sa nu va lipsi de a se interpune şi a împedica conflictul între cele două marĭ puterĭ în cestiune. Aceasta se va întâmpla orĭ-carĭ ar fi regimul fluvial între Galaţĭ şi Porţile-de-Fer, fie că *comisia de supraveghere* s'ar compune şi de ţermurenĭ, fie că s'ar mărgini la un simplu drept de supraveghere. — Cele două lucrurĭ sunt cu desăvârşire independente una de alta şi nu vĕd că temerile exprimate de D-l Carp ar fi de natură să ne facă de a adopta punctul sĕŭ de vedere în această cestiune.“ Răspunzând la discursul D. A. Lahovari, reprodus în parte, maĭ sus, zice: „Ce voiţĭ şi în ce mod înţelegeţĭ D-stră să se exercite supravegherea? Nu ne-aţĭ spus nimic, aţĭ întrebuinţat o formulă elastică, o formulă largă, banală, care zice tot şi nu zice nimic.—D. Lahovari, ţinut să se explice pe punctul care constitue cuiul chiar al chestiuneĭ, adică: pe punctul dacă trebue saŭ nu sĕ recunoaştem Europeĭ un drept de supraveghere, n'a cutezat sĕ conteste, şi a recunoscut împreună cu guvernul, d'impreună cu D-stră, că Europa ş'a rezervat un drept de supraveghere, însă a adăogat că această supraveghere să se exerciteze prin acţiune diplomatică ca în toate convenţiele internaţionale de la stat la stat.

Foarte bine! suntem de acord cu D-sa, dar aceasta este o cestiune de sancţiune. Sancţiunea nu poate rezida de sigur de cât în acţiunea pe cale diplomatică. Când statul ţermurean s'ar abate de la pactul pe care la primit, şi s'a angajat să-l execute, sancţiunea

n'ar putea fi de cât în mijlocirea diplomatică; dar cu aceasta n'aţĭ făcut de cât a ocoli cestiunea, n'aţĭ răspuns la ea! In adevăr în ce mod, înainte de a se ajunge la sancţiune, să se exerciteze acea supraveghere? Şi prin ce organe? Aceasta n'aţĭ spus'o.

M. Kogălniceanu.—„România a îndeplinit cu sfinţenie toate îndatoririle care i s'aŭ prescris de tratatul de Berlin, orĭ-cât de împovărătoare ele aŭ fost.

Camera deputaţilor nu poate adera ca, în contra acestuĭ tractat să i se lovească suveranitatea fie pe ţermurile fie pe întinderea apelor sale;

Camera dar, atât cu dreptul de stat de sine stătător şi suveran cât şi în puterea tractatelor de Paris şi Berlin şi în special în virtutea art. 55 al acestuĭ ultim tractat, invită pe guvern în modul cel maĭ categoric a nu adera la înfiinţarea propusă a comisiuniĭ mixte saŭ orĭ-căreĭ alte autorităţĭ permanente sub orĭ-ce denumire ea ar fi, avênd chemarea de a executa regulamentele saŭ a supraveghea executarea regulamentelor, ce pentru întinderea Dunăreĭ de la Porţile-de-Fer până la Galaţĭ, Comisiunea Europeană este însărcinată a le elabora;

Ca basă la elaborarea acestor regulamente, guvernul se va povăţui de principiele care sunt în vigoare şi pentru alte fluviurĭ ce parcurg maĭ multe state, şi care ca ast-fel sunt puse sub garanţia dreptuluĭ public european, creat prin congresul de la

1) Desbaterile Corpurilor Legiuitoare, 1882—pagina 1937—1939. Anul 1882

Viena din 1815 şi aplicat şi Dunăreĭ prin tractatele de la Paris şi Berlin şi anume:

Art. 1. — Executarea regulamentelor elaborate de comisiunea Europeană aparţine de drept fie-căruĭ stat ţărmurean pe toată întinderea ţărmurilor sale şi în tot parcursul apelor sale.

Art. 2.— -Fie-care stat ţărmurean al Dunăreĭ dintre Porţile-de Fier şi Galaţĭ numeşte singur pe autorităţile legale şi agenţiĭ în special cu menţinerea libereĭ navigaţiunĭ a fluviuluĭ pentru toate pavilioanele şi cu ţinerea poliţieĭ administrative şi judiciare pe întinderea ţărmurilor şi apelor aparţinând acestuĭ stat.

Asemenea fie-care stat ţărmurean are singur dreptul de a face şi da instrucţiunĭ şi ordine speciale la îndeplinirea deosebitelor atribuţiunĭ ale autorităţilor locale şi ale diferiţilor agenţĭ însărcinaţĭ anume cu executarea regulamentelor elaborate de comisiunea Europeană. Aceste instrucţiunĭ şi ordine însă nu vor putea să se abată de la coprinderea acestor regulamente şi încă maĭ puţin a le modifica.

In ce priveşte România tot personalul acestor autorităţĭ nu va fi compus şi numit de cât dintre cetăţenĭ Românĭ şi nu va atârna de cât de guvernul Român.

Art. 3. — Fie-care stat ţărmurean va acoperi din budgetul sĕŭ cheltuelile reclamate de executarea regulamentelor elaborate de comisiunea europeană, precum şi de plata agenţilor însărcinaţĭ ad-hoc cu această executare. Asemenea fie-care stat ţărmurean

va percepe în folosul său amendele cu care vor fi lovite contravenţiunile la regulamentele şi diferitele disposiţiunĭ de poliţie privitoare la navigaţiunea Dunăreĭ.

Art. 4.—Când ambele ţărmurĭ ale uneĭ părţĭ a Dunăreĭ nu aparţine aceluiaşĭ stat, este reservat staturilor ce posedă fie-care câte un ţărm de pe această întindere, a se înţelege împreună pentru a stabili modul aplicăreĭ în comun a regulamentelor în privinţa bastimentelor de navigaţiune, care parcurg Dunărea fără a se opri în porturĭ.

M. Kogălniceanu. Iată propunerea mea, mă opresc de la maĭ multe desvoltărĭ; dacă principiile generale, pe care este întemeiată propunerea, se vor priimi, de la sine se înţelege că se vor putea face şi alte adăogirĭ Complimentare. Eŭ cred că aci sunt prescripţiunĭ positive şi precise şi că ele nu se maĭ pot califica de simple teoriĭ saŭ negaţiunĭ.

Venim şi zicem curat: ceea-ce este pe orĭ-ce fluviŭ convenţional cerem să fie şi pe Dunăre.

Noĭ până astă-zĭ am fost stăpânĭ pe partea Dunăreĭ ce scaldă ţărmurile noastre, voim să fim stăpânĭ şi pe viitor. Eŭ nu cred ca să fie cine-va care să se poată plânge că pe Dunărea Bulgaro-Română n'ar fi îndestulă libertatea; dar numaĭ de lipsa de libertate pe Dunărea noastră nu se poate cineva plânge, şi maĭ ales pavilionul Austriac!"

D-lor, toţĭ ştim că guvernul Unguresc nu permite Societăţeĭ Austriace de navigaţiune cu vapoare pe

Dunăre, ca în apele sale să ridice şi să lase să fâlfâe drapelul Habsburgilor, asemenea nu permite în apele sale ca de la căpitanul vasuluĭ până la cel din urmă matroz să vorbească altă limbă de cât cea Ungurească.

Vedem asemenea o luptă mare între ambele jumătăţĭ ale aceluiaşĭ stat ale aceluiaşĭ imperiu în privinţa uneĭ învoelĭ pe care căile ferate ale Statuluĭ, Staats-Bahn, a încheiat de curând cu guvernul Unguresc o învoială prin care Staats-Bahn se îndatoreşte a înfiinţa un Consiliu de administraţie special la Pesta; jumătatea imperiuluĭ, toată partea cisleitană s'a pus în picioare, se agită Camera, Senat, diete provinciale, Camera de Comerţ, până şi acea din Cernăuţĭ strigând că prin această învoeală sunt amar lovite cele maĭ importante interese; noĭ, care nu voim nicĭ un drept, nicĭ un interes strein austriac care am păstrat şi apărat libertatea navigaţiuneĭ Dunăreĭ pentru toate pavilioanele, maĭ mult de cât le-ar fi apărat orĭ-care alt stat, se găseşte că suntem naivĭ, ne experimentaţĭ, că nu înţelegem importanţa intereselor comerciale, şi că prin urmare trebuie să ni se ea din mână stăpânirea Dunăreĭ.—Eĭ bine, D-lor, patriotismul, bunul simţ, instinctul de conservare ne face o lege ca să nu o dăm, ne impune datoria ca să resistăm. O voce autorizată, o voce elocinte şi maĭ nainte de toate, o voce amică şi chiar foarte amică a zis deună-zĭ D-luĭ prim ministru în Senat: pleacă urechia să auzĭ glasul ţăreĭ cum se rosteşte în această

chestiune, ascultă opinia publică, nu te depărta de opinia publică căcĭ este o datorie pentru D-ta, a nu te depărta de naţiune într'o asemenea mare cestiune.

La acestea D. Prim-ministru a rĕspuns : eŭ mă sfătuesc cu opinia publică, eŭ respect opiniunea publică însă numaĭ când acea opinie publică conduce la bine ; căcĭ să nu uităm că tot opinia publică striga odată în Francia : *la Berlin*, şi ştim unde acele strigăte aŭ condus pe Francia.—Să 'mĭ permită onor D. Prim-ministru aĭ întâmpina că nu găsesc comparaţiunea fericită. Aŭ Berlinul era al Franciei? Francia nu ştim pentru care motiv real a declarat Prusieĭ resbelul, Francia saŭ maĭ bine zicând guvernul săŭ voea să meargă în Capitala uneĭ ţărĭ streine! Apoĭ noĭ voim să declarăm resbel? cuĭ voim să luăm vre-o capitală străină? Aŭ strigăm noĭ: la Pesta la Belgrad, la Sofia? Aŭ strigăm noĭ la Braşov, la Cernăuţĭ măcar la Kişinău. Aŭ voiţĭ Dv. ca România, să nu se împotrivească când alţĭ prin vocea guvernuluĭ strigă : La Severin, la Calafat, la Măgurele, la Giurgiŭ, la Olteniţa, la Ostrov, la Călăraşĭ, la toate porturile noastre? Căcĭ aceste strigăte le însemnează comisiunea mixtă, căcĭ aceste strigăte nu însemnează de cât : *ţiştĭ pe porturile române*, nu însemnează de cât despuerea Românieĭ de Dunărea noastră.

Apoĭ nu avem dreptul să ne împotrivim, cum eroic s'a împotrivit acea putere care se amenința, că i se va lua capitala şi care 'şi-a dat rĕspunsul „la Versailles şi la Paris, cu regret vă citez acest eveniment du-

reros, căcĭ simpatiele noastre sunt pentru sora noastră Francia chiar când ea ne loveşte. — Datoria noastră în aceste marĭ cestiunĭ este să resistăm tot ca un singur om şi cu capul sus să zicem: nu.

Este dureros pentru noĭ, foarte dureros de a ne vedea încurcaţĭ într'o nouă luptă.—Abia scăpaţĭ de una, dăm peste alta, abia scăpaţĭ de cestiunea Basarabieĭ dăm peste cestiunea ovreilor, abia scăpaţĭ de cestiunea ovreilor dăm peste cestiunea Căilor Ferate şi câte alte cestiunĭ precum aceia a Arab-Tabieĭ ne sfârşită încă şi acum, ne vine şi cestiunea Dunăreĭ.

Până când? (aplause) Trebue aceastǎ stare de lucrurĭ să'şĭ aibă un sfârşit, trebuie odată să ştim ce voeşte cu noĭ Europa; suveranitatea ţăreĭ noastre este un adevăr, saŭ numaĭ o minciună?...

Avem noĭ raţiune de a fi saŭ de a nu fi; dacă avem ne va ajuta. Şi eŭ cred că Europa ne va ajuta; că chiar voind noĭ, ea nu ne va permite să devenim un instrument al uneĭ politicĭ esclusive fie pentru Rusia fie pentru Austria. Da, eŭ cred că Europa ne va susţine în hotărârea noastră de a fi o ţară de ordine, de progres, de pace, la porţile orientuluĭ. Maĭ cred încă eŭ, că cestiunea Dunăreĭ nu se poate şi nu se va termina, chiar când Comisiunea Europeană ar primi propunerea Barrére. La Dunărea, de secolĭ bătrână, a fost luptele cele maĭ marĭ ale omenireĭ. Să ne luptăm, căcĭ aicĭ representăm nu numaĭ un interes Român, dar şi un interes European. Şi chiar bătuţĭ să fim să ne aducem aminte

cuvintele amintite de D. P. Carp, ale marchizuluĭ de Brandeburg, şi noĭ să zicem şi să credem că din oasele şi din sângele nostru vor naşce moşcenĭ care vor redobândi Dunărea, dar nu fără a ne blestema pe noĭ dacă vom da'o de bună voe. Acum să mĕ adresez însuşĭ D-luĭ Prim-ministru. D-le Ion Brătianu, în această cameră din nenorocire aŭ maĭ rĕmas treĭ, patru din generaţiunea bătrână care 40 de anĭ aŭ lucrat spre a aduce ţara noastră unde ea se află astă-zĭ; după noĭ aŭ venit alţiĭ care aŭ continuat, maĭ tinerĭ, opera noastră, dar noĭ bătrânĭ, aceĭ care am început unĭ a lucra la 1837, unĭ la 1840, alţiĭ la 1848; noĭ nu putem, nu se cade, să sfârşim viaţa de cât cum am început-o. Nu trebue ca ultimul nostru act să dea o desminţire la toate actele vieţeĭ noastre trecute, consimţind la ştirbirea unuia din drepturile, unuia din interesele cele maĭ marĭ şi poate cel maĭ mare al Românieĭ. M'a făcut D. Stătescu şi pe mine solidar în perderea Basarabieĭ; d'a, sunt solidar cu D. Ion Brătianu la acel act dureros dar independent de voinţa noastră; şi'mĭ recunosc chiar greşalele mele; nu este aicĭ timpul ca să le spun cum şi ce fel sunt solidar înpreună cu d. Brătianu; Dumnezeŭ însă este martor că nicĭ d-luĭ, nicĭ eŭ nu am voit să dăm de bună voie această părticică din pământul strămoşesc; dar astă-zĭ ar fi de o osândă Capitală, că aceaşĭ oamenĭ, sĕ'şĭ vadă figurând numele lor şi la supunerea Dunăreĭ uneĭ dominaţiunĭ streine, orĭ-care ar fi ea.

Eu nu maĭ sunt alăturĭ de D-ta D-le Brătiene, dar înţelegĭ foarte bine orĭ-care să fie resimţimintele mele îmĭ pare rĕŭ, că din puţiniĭ tovarăşĭ la luptele din juneţea noastră câţĭ aŭ maĭ rămas în viaţă, să vadă pe unul puindu-şĭ numele la un act care ar fi o adevărată nenorocire patrieĭ noastre.

Din vechea generaţiune am rămas aşa de puţinĭ, eĭ bine, şi aceştĭ puţinĭ ce a maĭ rămas, să murim cum am trăit în tinereţele noastre, şi să dăm ultimul exemplu generaţiuneĭ viitoare, ultimul consiliu că primile condiţiunĭ de isbutire, sunt calităţile care le-am avut noĭ în tinereţe: patriotismul, energia, entusiasmul şi încrederea în stela Românieĭ". (aplause prelungite).

I. C. Brătianu, Preşedintele Consiliuluĭ.[1]) „Nu este oare bine ca noĭ să asigurăm într'un mod eficace interesele tuturor Puterilor pe Dunăre? Să le dăm supraveghierea cu toată francheţa, o supraveghere eficace, *numaĭ executarea să fie a noastră.*—Nu credeţĭ că ar fi bine să rămânem în vânt, atârnaţĭ cu această chestiune. Să ne punem dar în o posiţiune maĭ bună de cât acea a negaţiunilor, fără să atingem suveranitatea naţională; să facem propunerea ast-fel în cât să poată o mare putere să renunţe la cererile eĭ, fără să aibă aerul de a fi făcut un defect, saŭ de a fi avut un echec". Am auzit pe Dl. Vernescu zicând că comisiunea Europeană n'are drept să aibă

---

1) Desbaterile Corpurilor Legiuitoare, anul 1882, pagina Anul 1882. 1918,

supravegherea şi a zis că orĭ ce jurisconsult nu poate să explice tractatul alt-fel de cât cum îl explicăm noĭ. Din nenorocire nu sunt jurisconsulţĭ carĭ interpretă tractatele; ele se interpretează de făptuitoriĭ lor, de aceĭ carĭ aŭ subscris un tractat, şi eĭ toţĭ, de la început şi până astă-zĭ, zic că aŭ dreptul de supraveghere, după tractatul de la Berlin". Noĭ nu putem primi ceva care nu este implicat în tractatul de la Berlin; dar ceva care este implicat noĭ nu putem să'l interpretăm". Prin urmare D-lor noĭ nu putem să le negăm după tractatul de la Berlin dreptul de supraveghere, şi Dl. Kogălniceanu, în acest punct, a fost om practic, un om care are cunoscinţĭ în afacerĭ internaţionale, fiind că asemenea chestiunĭ nu se tratează numaĭ după Codul Civil.

Dar se poate să se reguleze într'un mod aşa cum s'a regulat toate fluviele marĭ, *fiind-că pe Dunăre până acum* afară *numaĭ până la Galaţĭ*, n'a fost încă regulată navigaţiunea aşa cum este regulată pe Rhin, Elba, Escaut etc. A fost o libertate lăsată în voia tuturor. Dar nu se poate lăsa Dunărea, pentru tot-d'a-una fără să aibă un regim al eĭ, căcĭ cât aŭ fost Turciĭ nu se crease încă interese marĭ pe Dunăre, dar astă-zĭ când saŭ creat asemenea interese, nu se poate să nu se creeze şi un regim pentru Dunăre, şi fiţĭ încredinţaţĭ D-lor, că regimul are să se întindă şi dincolo de Porţile-de-Fer. Vă ziceam adineaurĭ că chestiunea a făcut mare progres de atuncea şi că chiar astă-zĭ în Germania se ocupă foarte mult

de Dunăre, aŭ revenit la ideia de acum 5 anĭ că Germania nu are interese pe Dunărea-de-Jos, astăzĭ este o luptă crâncenă în toate ziarele în privinţa aceasta... *Are să se facă un regim care să asigureze libertatea Dunăreĭ de unde începe să fie navigabilă până la mare.*"

* * *

După cum vedem, ca şi în sânul Comisiuneĭ Europene, Corpurile Legiuitoare a Românieĭ saŭ ocupat de cele treĭ chestiunĭ, ce am arătat maĭ sus, şi anume: *alcătuirea* reglementelor de navigaţie şi poliţie fluvială pentru partea de fluviŭ dintre Brăila şi Porţile-de-Fer; *executarea* lor, şi *supravegherea* executăreĭ lor.

Toţĭ oameniĭ ţĕreĭ din acel moment aŭ fost de acord întru a recunoasce că Comisiunea Europeană în unire cu delegaţiĭ Românieĭ, Serbieĭ şi Bulgarieĭ are dreptul de a *alcătui* reglementele de navigaţie şi poliţie fluvială în conformitate cu acele ce aŭ fost făcute, saŭ care se vor maĭ face de către Comisiunea Europeană a Dunăreĭ.—De asemenea, presa, corpurile legiutoare şi guvernul, unanim recunosc că *executarea* adică: aplicarea acestor regulamente aparţine Statelor ţărmurene, ca atribut al Suveranităţeĭ lor. Controversa s'a manifestat numaĭ asupra chestieĭ *supraveghereĭ* acesteĭ executărĭ. Maĭ toţĭ oratoriĭ aŭ înclinat că Europa ş'a rezervat supravegherea. Insă prin cine? Guvernul prin organul Preşedinteluĭ Consiliuluĭ de atuncĭ, marele I. C. Brătianu, şi prin organul ministruluĭ de externe d. Eug. Stătescu, crede că acea supra-

veghere poate să se execute, în mod raţional, adică: împăcênd principiul suveranităţiĭ cu nevoea libertăţeĭ navigaţieĭ şi comerciuluĭ, în modul după cum se va vedea în capitolul următor în propunerea guvernuluĭ român.—Domniĭ P. Grădişteanu, G. Vernescu, M. Kogălniceanu cred că şi supravegherea aparţine statelor ţărmurene iar Alexandru Lahovary susţine că această supraveghere trebue să fie numaĭ diplomatică, şi să se esercite prin personalul diplomatic, al diferitelor puterĭ semnatare ale tratatuluĭ din Berlin, şi acreditat pe lângă guvernul M. S. Regeluĭ Românieĭ.

PARTEA VI[a]

Pentru o maĭ bună înţelegere a diferenţeĭ dintre propunerea delegatuluĭ Franciei în comisiunea Europeană a Dunăreĭ, adoptată de această comisiune, şi propunerea guvernuluĭ Român, le reproducem pe amândouĕ faţă în faţă.

Propunerea D-luĭ Barrère (¹) Delegatul Republiceĭ Franceze în comisiunea Europeană a Dunăreĭ.

Art. 97.

Executarea regulamentuluĭ de faţă e pusă *sub autoritatea uneĭ comisiunĭ zisă mixtă a Dunăreĭ, în care* Austro - Ungaria, Bulgaria, România şi Serbia *vor fi representate, fie-care printr'un delegat.*

Propunerea guvernuluĭ Român ¹)

Art. 97.

Executarea regulamentuluĭ de faţă e pus subt *supravegherea* uneĭ autorităţĭ fluviale zisă *comisiune de supraveghere, în care Comisiunea Europeană a Dunăreĭ va fi represintată prin doĭ delegaţĭ şi Statele ţermurene, adică* Bulgaria, România şi Serbia, fie-care prin câte un delegat.

1) Cartea-Verde-Min. Afa. Streine-Chestia Dunăreĭ. pag. 794,

Preşedința acesteĭ comisiunĭ va aparține delegatuluĭ Austro-Ungarieĭ.

Un membru al Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, numit pe şease lunĭ, în ordinea alfabetică a Puterilor, va lua parte la lucrările comisiuneĭ *mixte* şi se va bucura, în timpul acesteĭ participărĭ, de toate drepturile ce aparțin membrilor *permanențĭ*.

Când ordinea alfabetică va indica pe *delegatul* uneia dintre Puterile representate în cele două Comisiunĭ, această putere va fi represintată în Comisiunea mixtă prin doĭ delegațĭ, dintre care fie-care va dispune de un vot.

Pentru ca *membrul* comisiuneĭ Europene, numit după ordinea alfabetică, să fie în pozițiune d'a lua parte la deliberările Comisiuneĭ *mixte*, aceasta îĭ va comunica programul lucrărilor sale cu o lună înainte de deschiderea fie-căreĭ sesiunĭ.

Comisiunea Europeană, când va crede de cuviință, va putea cere Comisiuneĭ mixte, prin mijlocirea delegatuluĭ sĕŭ, informațiunile de

Ceĭ doĭ membriĭ aĭ Comisiuneĭ Europene, cari vor trebui să ia parte la lucrările comisiuneĭ de supraveghere, vor fi desemnațĭ prin ordinea alfabetică a Puterilor, pentru o perioadă de şease lunĭ şi se vor bucura de aceleaşĭ drepturĭ ca şi ceĭ-l'alțĭ membri aĭ ziseĭ Comisiunĭ.

Când ordinea alfabetică va indica rîndul *Românieĭ*, se va trece la Statul care vine imediat după dînsa, pentru ca ea să nu dispue de două voturĭ, în sînul Comisiuneĭ de supraveghere.

„Preşedinția, în fie-care sesiune, va aparține unuia din delegațiĭ Comisiuneĭ Europene, ales cu majoritate de voturĭ.“

Pentru ca membriĭ Comisiuneĭ Europene desemnațĭ prin ordinea alfabetică, să fie în pozițiune d'a lua parte la deliberările Comisiuneĭ de *supraveghere* şi d'a primi instrucțiunile necesare ale Comisiuneĭ Europene, cea d'întâiŭ va comunica celor din urmă programul lucrărilor sale, cu o lună înainte de deschiderea fie-căreĭ sesiunĭ.

Comisiunea Europénă, cînd va crede folositor, va putea cere Comisiuneĭ de *supraveghere* prin *mijlocirea delegaților săĭ*, informațiunile

care va avea trebuinţă în privinţa acelor decisiunĭ ale Comisiuneĭ mixte, care ar fi în legătură cu libertatea navigaţiuneĭ.

Art. 98.

Puterile Comisiuneĭ *mixte* vor avea o durată egală cu ale Comisiuneĭ Europene a Dunăriĭ, *şi această Comisiune mixtă va fi supusă*, dacă trebuinţă va fi, *la modificările ce ar putea deveni necesare* d'a se introduce în *întocmirea* şi *în puterile sale,* sub rezerva coexistenţeĭ ambelor Comisiunĭ.

Art. 99.

Comisiunea *mixtă* va ţine în fie-ce an două sesiunĭ ordinare, care vor fi fixate ast-fel în cât să se evite întrunirea simultanee a Comisiuneĭ mixte şi a Comisiuneĭ Europene.

de care va avea trebuinţă în privinţa acelor deciziunĭ ale Comisiuneĭ de supraveghere, care ar fi în legătură cu libertatea navigaţiuneĭ.

Art. 98.

Puterile Comisiuneĭ de supraveghere vor avea o durată egală cu ale Comisiuneĭ Europene a Dunăriĭ.

Art. 99.

Comisiunea de supraveghere are misiunea de a veghea la stricta observare a regulamentelor şi de a propune măsurile trebuincioase pentru îmbunătăţirea navigăriĭ râuluĭ şi desvoltarea navigăriĭ.

In acest scop, ea numeşte pe inspector, îĭ dă instrucţiunĭ şi primeşte rapoartele sale; culege elementele de natură d'a o lumină asupra moduluĭ cum sunt executate reglementele ; ea redactează dările de seamă periodice asupra mişcăreĭ şi stăreĭ navigaţiuneĭ; ea dă instrucţiunĭ prin mijlocirea delegatuluĭ

Statuluĭ ţermurean, respectiv, tuturor agenţilor poliţieĭ flluviale, întru cât acţiunea lor se exercită asupra căieĭ fluviale ; în sfârşit, ea judecă în apel toate litigiele ce i se vor fi supus de partea interesată, conform regulamentuluĭ de faţă.

Comisiunea de *supraveghere* va ţine în fie-care an două sesiunĭ ordinare care vor fi fixate ast-fel în cât să se evite întrunirea simultaneă a celor două Comisiunĭ.

Decisiunile se vor lua cu majoritatea voturilor.

Deciziunile ce se vor lua cu *majoritatea voturilor*; fără totuşĭ „ca Comisiunea de supraveghere să *poată impune, prin deciziunile sale unuĭ Stat ţermurean vre-o obligaţiune saŭ sarcină nouă la care el nu va* fi *consimţit de maĭ înainte.*"

Ea va hotărî însă-şĭ regulamentul interior pentru ordinea lucrărilor sale, precum şi instrucţiunile speciale către agenţiĭ săĭ, în vederea aplicăreĭ regulamentuluĭ de faţă, afară de punctele asupra soluţiuneĭ cărora prezentul regulament a statuat el însuşĭ.

Ea va hotărî însă-şĭ regulamentul interior pentru ordinea lucrărilor sale, precum şi instrucţiunile speciale către agenţiĭ săĭ *privitoare la exercitarea supraveghereĭ*, afară de punctele asupra cărora va fi statuat însuşĭ în regulamentul de faţă.

Comisiunea va procede, în cea d'întâiŭ sesiune, la numirea agenţilor desemnaţĭ de art. 5 sub numerile 1, 2 şi 4.

Comisiunea va procede, în cea d'întîiŭ sesiune, la numirea agenţilor desemnaţĭ la art. 5, sub numerile 1 şi 4.

„Cu toate acestea" regulamentul interior şi instruc-

Regulamentul interior şi instrucţiunile de un caracter

ţiunile de un caracter general şi regulamentar, cum sunt cele despre care vorbeşte art. 9 din actul public de la 2 Noembrie 1865 relativ la navigarea gurilor Dunăreĭ, vor fi comunicate maĭ întâiŭ comisiuneĭ Europene şi nu vor fi aplicate de cât după ce această Comisiune le va fi găsit conform cu principiile ce aŭ servit de bază prezinteluĭ regulament.

Art. 100.

Cheltuelile de administraţie vor fi în sarcina Statelcr representate în Comisiunea mixtă. Ele vor contribui în proporţiunea următoare: Austro-Ungaria pentru patru zecimĭ, România patru zecimĭ, şi Bulgaria şi Serbia fie-care pentru o zecime.

La a doua întrunire ordinară a Comisiuneĭ *mixte* se va fixa bugetul eĭ pentru anul viitor.

Contribuţiele Statelor vor fi făcute înainte pentru fiecare trimestru. Amenzele percepute pentru contravenţiunĭ la regulamentul de faţă se vor vărsa în casa Comisiuneĭ *mixte*, pentru a fi afectate la trebuinţele serviciuluĭ.

general şi regulamentar, cum sunt cele de care vorbeşte art. 9 din actul public de la 2 Noembrie 1865, relativ la navigaţiunea gurelor Dunăreĭ, vor fi comunitate maĭ întâiŭ Comisiuneĭ Europene şi nu vor fi aplicate de cât după ce aceasta le va fi găsit conforme cu principiile ce aŭ servit de bază prezenteluĭ regulament.

Art. 100.

Cheltuelile de administraţie vor fi în sarcina exclusivă a Statelor ţermurene. Ele vor fi purtate în proporţiunea următoare:

4 şeptimĭ pentru România;
2 şeptimĭ pentru Bulgaria;
1 şeptime pentru Serbia;

La a doua întrunire ordinară, Comisiunea de *supraveghere*, îşĭ va fixa bugetul pentru anul viitor.

Contribuţiile Statelor *ţermurene* se vor face de maĭ înainte de fie-care semestru. Amenzele percepute pentru contravenţiunĭ la regulamentul de faţă vor fi vărsate în casa Comisiuneĭ de *supraveghere*, pentru a fi afectate la trebuinţele serviciuluĭ şi vor „micşora cu atâta partea contributivă a Statelor ţermurene în cheltuelile de administrare.“

Art. 101.

Agenţiĭ aci arătaţĭ vor funcţiona, fie-care în resortul ce-ĭ va fi încredinţat, sub ordinile Comisiuneĭ mixte, adică :
1. Un inspector,
2. Sub-inspectorĭ,
3. Căpitanĭ de port, întru cât acţiunea lor se va exercita pe calea fluvială.
Un secretar şi agenţĭ subalternĭ.

Art. 101.

Agenţiĭ aci arătaţĭ vor funcţiona, fie-care în rezortul ce-ĭ va fi desemnat, adică :
1. Un inspector.
2. Sub-inspectorĭ.
3. Căpitanĭ de porturĭ.
4. Un secretar şi agenţĭ sub-alternĭ.

Art. 102.

Agenţiĭ deşemnaţĭ în art. precedent vor fi aleşĭ dintre persoanele competinte; eĭ vor fi numiţĭ şi retribuiţĭ cum urmează :
Inspectorul va fi *numit şi retribuit* de Comisiunea *mixtă*, precum şi secretarul şi agenţiĭ subalternĭ.

„Sub-inspectoriĭ *vor fi asemenea numiţĭ şi retribuiţĭ de comisiunea mixtă ;* eĭ vor fi aleşĭ de dânsa din treĭ candidaţĭ ce i se vor presinta de fie-care dintre Statele ţărmurene, pentru secţiunile fluviale respective“.
Căpitaniĭ de port vor fi numiţĭ şi *retribuiţĭ de Statele ţărmurene* respective, carĭ vor comunica Comisiuneĭ mixte numirea acestor agenţĭ saŭ înlocuirea lor.

Art. 102.

Agenţiĭ desemnaţĭ în art. precedent vor fi aleşĭ dintre persoanele competinte; eĭ vor fi numiţĭ şi retribuiţĭ cum urmează :
Inspectorul va fi numit şi retribuit de Comisiunea de *supraveghere,* precum şi secretarul şi agenţiĭ subalternĭ şi *eĭ vor funcţiona direct sub ordinele sale.*

Sub-inspectoriĭ şi căpitaniĭ de port vor *fi numiţĭ şi retribuiţĭ de Statele ţermurene respective,* carĭ vor comunica Comisiuneĭ de supraveghere, numirea acestor agenţĭ saŭ înlocuirea lor.

Art. 103.

Inspectorul e chemat a veghea *pe cale administrativă* la stricta observare a dispoziţiunilor regulamentului de faţă şi d'a păstra uniformitatea (mettre de l'ensemble) în aplicarea lui.

„In această privinţă, *el e considerat ca direct superior subinspectorilor şi căpitanilor de port*".

Art. 103.

Inspectorul este chemat a veghia la stricta observare a regulamentului de faţă şi a păstra uniformitatea (mettre de l'ensemble) în aplicarea lui.

Art. 104.

Dunărea *între Porţile-de-Fer şi Galaţi*, va fi împărţită în patru secţiuni de „inspecţiune":

Cea d'întâiŭ se va întinde de la Porţile-de-Fer *până la gura Timocului*, (aproape 5 kilometri).

A doua de la *gura Timocului până la Nicopoli* inclusiv (aproape două sute patru-zeci de chilometri).

A treia, *de la Nicopoli până la Silistra inclusiv* (213 chilometri).

Şi-a patra, de la Silistra până la Galaţi esclusiv. (224 chilometri).

Secţiunile vor fi supraveghiate:

Cea d'întâiŭ, de un sub-inspector numit după propunerea Serbiei, a treia de un sub-inspector numit după propunerea Bulgariei.

Art. 104.

Dunărea pe ţĕrmul stâng va fi împărţită în patru secţiuni:

Cea d'întâiŭ se va întinde de la Porţile-de-Fer *până la* Bechet inclusiv.

A doua *de la Bechet până la Zimnicea* inclusiv.

A treia, *de la Zimnicea la Călăraşi şi Silistra.*

A patra coprinzând amândouă ţĕrmurile, de la *Călăraşi-Silistra* până la Galaţi inclusiv.

„Pe ţĕrmul drept, va fi împărţită în trei secţiuni:

„Cea d'întâiŭ se va întinde de la Porţile-de-Fer până la gura Timocului.

A doua și a patra, fie-care de câte un sub-inspector numit după propunerea României.

Reședința fie-căruia din acești agenți va fi ulterior fixată *de Comisiunea mixtă.*

„A doua, de la Timoc până la Nicopolĭ inclusiv.

„A treia de la Nicopolĭ la Silistra.

„Fie-care secțiune se va întinde până la thalweg.

Poliția fluvială în fie-care secțiune se va face de sub-inspectorĭ și căpitaniĭ de porturĭ numițĭ de Statele respective. Pentru a patra secțiune, va fi un singur sub-inspector pe amândouă țĕrmurile, numit de România. Aceștĭ agențĭ se vor conforma, întru îndeplinirea misiuniĭ lor, dispozițiunilor din presentul regulament și instrucțiunilor ce le va da Comisiunea prin mijlocirea delegatuluĭ Statuluĭ de care depind.

Reședința fie-căruia dintre aceștĭ agențĭ va fi ulterior fixată *de statele respective, în înțelegere cu comisiunea de supraveghere.*

Art. 105.

Statele țărmurene vor da Comisiuneĭ *mixte* și agenților sĕĭ concursul de care ar putea avea trebuință întru îndeplinirea misiuneĭ sale.

Art. 105.

Statele țĕrmurene vor da Comisiuneĭ de *supraveghere* concursul de care ea va avea trebuință întru îndeplinirea misiuneĭ sale.

Art. 106.

Porturile saŭ schelele situate pe parcursul fie-căreĭ secțiunĭ fluviale și pentru care Statele țărmurene vor

Art. 106.

Porturile saŭ schelile situate pe întinsul fie-căreĭ secțiunĭ fluviale și pentru care statele țĕrmurene vor

institui căpitanĭ de porturĭ, conform disposiţiunilor regulamentuluĭ de faţă, nu vor fi coprinse în resortul subinspectoruluĭ secţiuneĭ.

Porturile saŭ schelile vor fi puse sub *supravegherea* căpitanilor de port, carĭ vor *depinde direct de inspector* şĭ vor fi datorĭ a urma instrucţiunile sale pentru tot ce va privi acţiunea lor pe calea fluvială.

Prin numirea de port, în sensul regulamentuluĭ de faţă, se înţelege toată partea rîuluĭ cuprinsă între două liniĭ drepte plecând perpendicular cu ţĕrmul, de la marginile din sus şi din jos ale ziselor porturĭ saŭ schelĭ, şi prelungindu-se până la talveg.

Dacă ţĕrmul opus aparţine aceluiaş stat, portul cuprinde şi partea rîuluĭ situată dincolo de talveg, între cele două liniĭ prelungite până la zisul ţĕrm, afară de cazul când ar exista pe acest ţĕrm în aceleaşĭ ape, un port saŭ schelă avênd un căpitan de port.

Bastimentele în curs de

institui căpitanĭ de port, conform cu disposiţiunile regulamentuluĭ de faţă, nu vor fi coprinse în rezortul subinspectoruluĭ secţiuneĭ.

„Cu toate acestea, căpitanul de port cel maĭ apropiat, va putea înlocui, în caz de trebuinţă, pe sub-inspector, dacă amândoĭ aparţin aceliaşĭ secţiunĭ fluviale.

Porturile saŭ schelile vor fi puse sub *juridicţiunea* căpitanilor de porturĭ, *carĭ vor depinde direct*, ca şi subinspectoriĭ, *de Statul care 'ĭ va fi numit*. Eĭ vor urma *cu toate acestea* iustrucţiunile inspectoruluĭ în tot ce va privi acţiunea lor pe calea fluvială.

Prin numirea de port, în sensul regulamentuluĭ de faţă, se înţelege toată partea rîuluĭ cuprinsă între două liniĭ drepte, plecând perpendicular pe ţĕrmurĭ, de la marginile din sus şi din jos ale ziselor porturĭ saŭ schelĭ şi prelungindu-se până la talweg.

Dacă ţĕrmul opus aparţine aceluiaş stat, portul cuprinde şi partea rîuluĭ situată dincolo de talweg, între cele două liniĭ prelungite până la zisul ţĕrm, afară de casul când ar exista pe acest ţĕrm, în aceleaşĭ ape, un port saŭ schelă avênd un căpitan de port.

Bastimentele în cas de na-

navigare şi care trec prin apele unuĭ port fără a se opri, nu sunt supuse la juridicţiunea căpitanilor de port; *„inspectorul şi sub-inspectoriĭ sunt singuriĭ competenţĭ de a lucra în privinţa acestor bastimente“.*

vigare şi care trec prin apele unuĭ port, *chiar* fără să se oprescă în el *sunt supuse juridicţiuneĭ căpitanilor de port.*

Art. 107.

Atribuţiunile speciale ale poliţieĭ judecătoreştĭ fluviale vor fi exercitate de sub-inspectorĭ şi de căpitaniĭ de port, fie-care în domeniul sĕu de supraveghere.

Şi apelurile vor fi duse înaintea „comisiuneĭ mixte“, care va judeca în cel din urmă resort.

Art. 107.

Atribuţiele speciale ale poliţieĭ judecătoreştĭ fluviale vor fi exercitate de sub-inspectoriĭ şi de căpitaniĭ de porturĭ, fie-care în domeniul resortuluĭ sĕŭ.

Aceştĭ agenţĭ vor judeca în prima instanţă, contravenţiunile la regulamentul de faţă, şi vor aplica amenzele prevĕzute în zisul regulament. Sentinţele lor se vor da în numele suveranuluĭ ţĕreĭ ce-ĭ va fi numit“.

Apelurile în contra acestor sentinţe vor fi duse, dupĕ alegerea părţeĭ interesate, fie înaintea comisiuniĭ de supraveghere, fie înaintea curţiĭ de apel în resortul căreia e cuprinsă secţiunea al căreia sub-inspector a judecat în prima instanţă. Pe ţĕrmul stâng, cea d'întâiŭ secţiune e cuprinsă în juridicţiunea curţiĭ din Bucureştĭ, ş'a patra în juridicţiunea curţiĭ din Focşanĭ saŭ a tribunaluluĭ din Galaţĭ.

Art. 108.	Art. 108.
Comisiunea mixtă va avea reşedinţă la Giurgiu.	Comisiunea de *suprave-ghere* va avea reşedinţa la Giurgiu.

Comisiunea mixtă, după propunerea D-luĭ Barrère, delegatul Franciei în Comisiunea Europeană, urma a fi compusă din delegaţiĭ Statelor ţĕrmurene: România, Bulgaria, Serbia, din delegatul Austro-Ungarieĭ, Stat neţărmurean, căruia proectul Barrère îĭ acorda un scaun şi preşedenţia comisiuneĭ Mixte, şi dintr'un delegat al Comisiuneĭ Europene, după ordinea alfabetică pe termen de şease lunĭ, cu aceleaşĭ drepturĭ ca şi membriĭ permanenţĭ. Iar când Austro-Ungarieĭ îĭ va veni şi rândul ordineĭ alfabetice, atuncĭ ea va avea doĭ representanţĭ fie-care cu votul sĕŭ. [1])

*
* *

De la prima vedere se poate constata că acest proiect nu se poate sprijini pe disposiţiele nicĭ unuĭ tractat de navigaţie a fluvielor care străbat saŭ despart maĭ multe state; dar este necesar de a se recunoaşte că acest proect are meritul de a aproba indirect poftele de încălcare a unuĭ stat, nu numaĭ în dauna altor state, dar şi în dauna libereĭ navigaţiunĭ. Maĭ întâiŭ, acest proect nu numaĭ că acordă Austro-Ungarieĭ dreptul de a participa la administraţiunea uneĭ părţĭ din fluviu, unde nu maĭ este ţĕr-

1] P. G. Cantilli: Comisiunea Europeană a Dunăreĭ.—pag. 23.

mureană, dar încă îĭ şi atribueşte preşedinţia permanentă. Acest proect deşi are aerul că menajează interesele Românieĭ prin faptul că, în afară de Austria, Comisiunea Europeană urma să aibă şi ea un representant în comisiunea mixtă, în fapt însă această dublă representare, urmând a veni în ordine alfabetică franceză, îĭ este şi maĭ vătămătoare.

In adevĕr primele Puterĭ carĭ puteaŭ fi represintate în comisiunea Mixtă, in ordin alfabctic, eraŭ saŭ Austria saŭ Germania (Allemagne ou Autriche), şi cum în prima sesiune comisiunea trebuia să proceadă la numirea personaluluĭ, şi în a doua sesiune să voteze budgetul, când ar fi venit şi rândul Românieĭ de a avea doĭ representanţĭ, ea ar fi găsit stabilită o stare de lucrurĭ, pe care nu ar fi putut să o maĭ schimbe.—Ea ar fi găsit inspectorĭ şi subinspectorĭ numiţĭ fără voea eĭ, pentru a exercita poliţia fluvială şi administraţiunea navigaţiuneĭ în propriele sale ape, şi pe propriul sĕŭ teritor, în dispreţul drepturilor sale de suveranitate.

Această comisiune Mixtă, care cu drept cuvênt a fost numită „Comisiune de imixtiune“, [1]) saŭ de amestec, dacă ar fi trebuit să existe şi să funcţioneze, aşa precum o prevede proectul Barrère, ar fi fost un nesecat isvor de neînţelegerĭ, fie cu Austria fie cu cele-l'alte puterĭ ale Europeĭ.

In adevĕr, *Comisiunea Mixtă* avênd dreptul de

1) Franz-Von-Holtzendorff.—loc. Cit. pag. 122.

a numi inspectorii, iar aceştia avênd imediat sub ordinele lor pe sub-inspectorĭ şi pe Căpitaniĭ de port, şi aceştia din urmă fiind numiţĭ de autoritatea teritorială, şi trebuind să asculte de doĭ domnĭ: şi de Comisiunea mixtă, şi de statul ţĕrmurean care l'a numit şi'l plăteşte, înţelege orĭ-cine uşor, la câte conflicte trebuia să dea loc o ast-fel de organizare.

A institui o autoritate care să poată numi funcţionarĭ, a căror funcţie să se exercite în apele altuĭ stat, şi aceştia să poată porunci unor funcţionarĭ supuşĭ şi numiţĭ de un stat ţĕrmurean, şi autoritatea celor dintâiŭ întinzându-se chiar pe teritoriul unuĭ stat ţĕrmurean, este a pronunţa exteritorialitatea aceluĭ stat. Este a nega statuluĭ ţĕrmurean o parte din drepturile ce decurg din suveranitatea sa, şi a le înlocui cu obligaţiunĭ care nu decurg măcar din nevoia asigurăreĭ uneĭ libere navigaţiunĭ, ci din interese cu totul streine buneĭ navigaţiunĭ.

Plătea — România în special, greşala de a nu se fi acordat, de la început, Comisiuneĭ Europene o existenţă îndestulătoare, pentru a'şĭ putea termina lucrările cu carĭ fusese însărcinată.

In adevĕr Anglia voea cu orĭ-ce preţ să obţie prelungirea existenţeĭ Comisiuneĭ Europene; şi la aceasta Austria nu se învoea fără obţinerea sub o formă saŭ alta, a preponderenţeĭ pe Dunăre, de la Porţile-de-Fer până la Galaţĭ. — Rusia de asemenea nu consimţea fără a obţine exclusiv dreptul asupra braţuluĭ Oczacov, şi a sustrage ast-fel braţul Kilieĭ

de sub autoritatea Comisiuneĭ Europene. Interesele Austrieĭ trebuiaŭ să fie menajate de către Germania şi Italia, viitoarea triplă alianţă, care s'a şi declarat în camera Italiană, nu mult după aceasta, la 27 Februar 1883;

Rusia şi Austria se înţelegeaŭ uşor, de data acésta, din cauză că fie-care dintre aceste două puterĭ doreaŭ să obţie câte ceva. Turcia nu avea, în fapt, nicĭ un interes; Francia de asemanea,—România isolată, ast-fel că pentru a se prelungi existenţa *Comisiuneĭ Europene*, conferinţa de la Londra a dat braţul Kilia Rusieĭ, a dat Dunărea de la Porţile-de-Fer la Galaţĭ, Austrieĭ!! şi, acestea toate sub pretext de a asigura libera navigaţiune, pe care, de almintrelea, nimenĭ nu o ameninţa, şi care, între Porţile-de-Fer şi Galaţĭ, se exercita liber de către toate naţiunile, fără nicĭ o *Comisiune* mixtă, ci numaĭ sub simpla autoritate a Statelor ţermurene!!!

* * *

După proectul român *executarea* regulamentuluĭ aparţine Statelor ţermurene, iar supravegherea, *comisiĭ* numită *de supraveghere*. Această Comisie de supraveghere trebue să se compue din delegaţĭ aĭ Comisieĭ Europene, şi din delegaţiĭ Statelor ţermurene, adică: România, Bulgaria, Serbia.—Aceştĭ doĭ membri aĭ Comisiuneĭ Europene urmaŭ să fie numiţĭ în *Comisia de supraveghere* în ordinea alfabetică, neacordând, însă, dubla representare nicĭ uneĭ puterĭ în *Comisia de Supraveghere* şi zicând că, *„dacă ordinea*

alfabetică va indica rândul României, se va trece la Statul care vine imediat după ea, pentru ca să nu poată dispune de două voturi în sînul Comisiuneĭ de Supraveghere.“ După acest proect preşedinţia nu venea de drept Austro-Ungarieĭ, care nu putea fi representată în *Comisia de Supraveghere* de cât ca şi cele-l-alte Puterĭ neţermurene, ci Europeĭ. Preşedinţia Comisieĭ de Supraveghere aparţinea, în fie-care sesiune „*unuia dintre delegaţiĭ Comisiuneĭ Europene, ales cu majoritate de voturĭ.*“ Această propunere, pe lângă că era maĭ echitabilă de cât propunerea Barrère, are şi meritul de a fi nu conformă, dar ceva maĭ apropiată de tractatul din Berlin.

Art. 55 al acestuĭ tractat zice: „că pentru secţiunea fluviuluĭ de la Porţile-de-Fer până la Galaţĭ *reglementele de navigaţiune*, de Poliţie fluvială *şi de supraveghere* vor fi alcătuite de către Comisia Europeană, asistată de delegaţiĭ Statelor ţermurene.“

Proectul român se apropie de acest articol prin faptul că nu voeşte să sustragă *Comisia de Supraveghere* de la Controlul Europeĭ, căcĭ el cere de la Comisia Europeană doĭ membriĭ în Comisia de supraveghere, dintre cari unul, în fie-care sesiune, să fie ales cu majoritate, preşedinte.

Proectul român, ţine legătura între aceste două Comisiunĭ dând Comisieĭ Europene dreptul de a cere, când va crede necesar, Comisiuneĭ de supraveghere toate ştiinţele de care va avea nevoe, prin intermediul delegaţilor sĕĭ, *pentru tot ce este privitor liber-*

tăței navigațiunei.“ Proectul Român este, după cum am zis mai sus, mai apropiat de art. 55 al tractatului din Berlin, pentru că în art. 55 nu este vorba de vre-o *administrație in comun*, ci numai de o *supraveghere* atribuită Comisiei Europene. Din această causă proectul român *limitează competința Comisiunei de Supraveghere* la „stricta observare a regulamentelor“ și la dreptul „de a propune măsurile necesare pentru ameliorarea navigabilităței fluviului și desvoltărei navigațiunei.“ In acest scop *Comisiunea de Supraveghere* are dreptul de a numi și retribui un inspector. *Acest inspector însă, după proectul român, urma in adevĕr să fie numit de către Comisiunea de Supraveghere, iar nu numai de Austro-Ungaria după cum ar fi resultat, dacă proectul Barrère ar fi dobândit ființa.* Acest inspector ar fi trebuit a fi numit, după proectul Barrère, în prima sesiune, — iar Comisiunea în această primă sesiune, urma a fi compusă din patru membri permanenți, și anume: representantul Austro-Ungariei ca președinte, apoi al României, Bulgariei, Serbiei, și plus membrul Comisiunei Europene, care trebuia să fie numit în Comisiunea Mixtă după ordinea alfabetică adică: *Autriche* saŭ Allemagne. In această primă sesiune, pentru numirea inspectorilor, Austro-Ungaria ar fi avut votul delegatului sĕŭ permanent, apoi votul delegatului venit în ordinea alfabetică, care delegat saŭ că ar fi fost al sĕŭ, saŭ al Germaniei (Allemagne) tot pentru Austria ar fi votat, apoi votul Serbiei, care a aderat

la proectul Barrère, şi care a şi încheiat la 22 Feb. 1882 un tractat de navigaţie cu Austro-Ungaria.—[1]) Va să zică în această primă sesiune, când urma a se numi personalul, Austro-Ungaria ar fi avut votul sĕŭ, şi votul membruluĭ venit în ordine alfabetică francesă, şi care nu putea fi de cât *Autriche* saŭ *Allemagne*, plus votul Serbieĭ—decĭ în total treĭ din cincĭ voturĭ,—adică: majoritatea,—Bulgaria şi România ar fi rămas în minoritate. Proectul Barrère era decĭ şi nedrept, şi cu totul în afară de articolul 55 al tractatuluĭ din Berlin. Nedrept, pentru că acorda preşedinţia şi dublu vot unuĭ Stat Austro-Ungaria într'o Comisie, care urma să'şĭ exercite funcţia în apele şi pe teritoriul altor State, şi pentru că dadea drept acesteĭ Comisiunĭ zise *Mixte* să execute regulamente, decĭ să facă acte de administraţie în ape şi pe teritor strein, executare despre care nu pomeneşte art. 55, care nu vorbeşte de cât despre reglemente de *supraveghere*.

Ceva maĭ mult: proectul romîn se gândeşte în acelaş timp la desvoltarea navigaţiuneĭ, şi la păzirea suveranităţeĭ fie-căruĭ stat ţărmurean, cu alte-cuvinte *„împacă,* în acelaş timp, *interesele particulare ale Statelor ţărmurene,* cu *interesele generale ale libereĭ navigaţiunĭ"*.—In acest scop decisiunile în comisia de supraveghere trebueaŭ sa fie luate prin majoritatea de voturĭ, fără ca prin aceasta, comisia de supraveghere se *poată se impue vr'unuĭ Stat ţărmurean, obligaţiunĭ saŭ sarcinĭ la care acel Stat n'a fi Consim-*

1) Vezĭ acest tractat la Anexe.

ţit. Cheltuelile pentru administraţie, urmaŭ să fie numaĭ în sarcina Statelor ţărmurene.

In cea ce priveşte numirea personaluluĭ, art. 102, al proectuluĭ român, stabileşte ca inspectorul să fie numit şi retribuit de către *comisia de supraveghere* precum şi secretarul şi agenţiĭ inferiorĭ, carĭ vor funcţiona direct sub ordinele sale. „Dar, contrar proectuluĭ Barrère, proectul român hotăreşte ca sub-inspectoriĭ şi căpitaniĭ de port vor fi *numiţĭ* şi *plătiţĭ de către Statele ţărmurene respective.* — Căpitaniĭ de port aŭ jurisdicţia porturilor şi schelilor, şi eĭ împreună cu sub-inspectoriĭ staŭ sub ordinile Statelor care i-a numit, şi nu sub ordinile inspectoruluĭ, care atârnênd de *comisiunea mixtă*, ca în proectul Barrére, urma ca poliţia fluvială, şi deci esecutarea regulamentelor, elaborate conform art. 55 a Tractatuluĭ de Berlin, să fie făcută de acea comisîe zisă *mixtă*, neprevăzută de zisul tractat, şi, nu de către Statele ţărmurene singure în drept de a *executa*, atât după dispoziţiele generale ale Tractatuluĭ din Viena, pentru toate rîurile care străbat saŭ despart maĭ multe ţĕrĭ, precum şi după disposiţiile speciale Dunăreĭ, stipulate în Tractatul din Paris, 1856.

* * *

Acest lucru îl spune şi ministrul afacerilor străine a Romînieĭ în maĭ multe note către representanţiĭ Românieĭ în streinătate, că proectul Barrére „ridică Statelor ţărmurene exerciţiul poliţieĭ fluviale şi o dă comisiuneĭ mixte, pronunţând ast-fel pe partea Dună-

reĭ cuprinsă între Galaţĭ şi Porţile-de-Fer, *exteritorialitatea fluviuluĭ*, care nu fusese stipulată de către tractatul din Berlin, de cât pentru partea din jos de Galaţĭ". In virtutea proectuluĭ Barrère ţărmureniĭ nu maĭ aŭ de *cât o stăpânire teoretică* chiar pe partea din fluviŭ care este proprietatea lor. „Proectul guvernuluĭ român revendică, pentru Statele ţĕrmurene, dreptul lor incontestabil de a exercita poliţia fluvială în apele lor, conform cu regulamentul, supuindu-se însă *supravegherei* şi *controluluĭ* comisiuneĭ de supraveghere, care urma a fi, în afară de aceasta, însărcinată de a *veghea* la aplicarea uniformă a regulilor stabilite." [1])

* * *

Cu tot spiritul de echitate de care era însufleţit proectul român, cu toate concesiunile făcute prin el, cu toate că era maĭ apropiat de tractatul din 1878, de la Berlin, precum şi maĭ conform disposiţiunilor tractatelor din 1815 şi 1856, totuşĭ, acest proect nu a fost admis. Interesele puterilor Europene aŭ fost mult maĭ puternice. Proectul Barrère a fost semnat la 2 Iunie 1882, de către delegaţiĭ puterilor, afară de al Românieĭ [2]). Bulgaria nu a aderat la numirea sub-inspectoruluĭ de către *Comisiunea mixtă*, şi nicĭ la dubla representare.

1) Cartea Verde: Chestia Dunăreĭ. Eugeniu Stătescu: Nota 15 Maĭ 1882, pag. 787. Nota 7 din 17 Noeb. 1882 şi 1 Februarie 1883, pag. 811.— Istoria uneĭ Fruntariĭ de Principele Gheorghe Bibescu, pag. 209.

2) Cartea Verde: d. E. Stătescu notele de la filele 787, 788, 789 şi d. D. Sturdza la filele 806—813.

In cea ce ne priveşte, noĭ considerăm propunerea română, arătată maĭ sus, ca o concesiune făcută de guvernul român din anul 1882. Strict vorbind articolul 55 al tractatuluĭ din Berlin nu acordă Europeĭ, supravegherea aplicăreĭ reglementelor pe partea Dunăreĭ cuprinsă între Brăila şi Porţile-de-Fer. — După acest articol comisiunea Europeană a Dunăreĭ are numaĭ dreptul *„de a alcătui reglementele de navigaţie, de poliţie fluvială, de supraveghere“*... atât şi nimic maĭ mult.—Orĭ, a avea dreptul de a alcătui reglemente de supraveghere, nu înseamnă a avea dreptul de a supraveghea.—Dar înţelegem necesitatea în care se găsea guvernul de atuncĭ a Românieĭ de a face concesiunĭ. Insă ceea ce a fost... a fost, şi astă-zĭ nu maĭ poate reînvia.—Situaţia Românieĭ de astăzĭ nu maĭ este aceea din anul 1882.— Atuncĭ eram deabea intraţĭ în concertul popoarelor Europene. — De atuncĭ şi până astăzĭ am dat dovezĭ neîndoelnice de statornicia... puterea... înţelepciunea... şi voinţa noastră nestrămutată de a trăi neatinşĭ de nimenenea. Astă-zĭ România trebue să ceară aplicarea principielor fluviilor convenţionale Dunăreĭ întregĭ, şi în caz de neadmitere să-şĭ păstreze, fără atingere, suveranitatea în apele sale. — Europeĭ întregĭ, la gurele Dunăreĭ, prin organul Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ îĭ poate, însă, da, şi de acum înainte, toată încrederea.

PARTEA VII[a]

Interpretarea articoluluĭ 55 al tractatuluĭ din Berlin în Conferinţa de la Londra, 1883.

Am vĕzut maĭ sus care eraŭ interesele Puterilor încă din anul 1882, de la semnarea proectuluĭ Barrère care urma a fi discutat la conferinţa de la Londra, la 24 Aprilie 1883. Contele de Granville, Ministrul Afacerilor Strĕine a M. S. Britanice, în nota de la 14 Martie 1883 adresată representanţilor Angliei în streinătate, arată diferitele aranjamente pe care Austro-Ungaria şi Rusia le cerea, pentru a adera la o prelungire oare-care a Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ.[1]) „In cursul negocierilor ce aŭ avut loc în privinţa regulamentelor şi a compunereĭ comisiuneĭ mixte, guvernul Austrieĭ făcu cunoscut că consimţimântul sĕŭ la prelungirea puterilor Co-

1) Ministerul Afacerilor Streine. Acte şi Documente. Chestia Dunăreĭ.

misieĭ Europene, de la 24 Aprilie 1883 înainte, va depinde de aranjamentele la care se va ajunge şi întru atâta cât, ele vor putea fi considerate ca satisfăcătoare" „Ear guvernul Rusieĭ, din partea sa, lasă a se înţelege că consimţimântul sĕŭ la o prelungire a existenţeĭ Comisiuneĭ Europene ar depinde de oare-carĭ concesiunĭ ce s'ar putea face asupra braţuluĭ Kilia, de şi nelămurind în ce ar putea consista aceste concesiunĭ..." [1]). Cu toate că Austro-Ungaria nu lămurise *în scris* în ce constaŭ „aranjamentele la care s'ar putea ajunge" şi „întru cât ar putea fi considerate ca satisfăcătoare" precum nicĭ Rusia nu arătase în scris natura şi întinderea concesiunilor ce ar fi fost de făcut pe braţul Kilia — totuşĭ ambele aceste puterĭ făcuse destule declaraţiĭ *verbale* prin care-şĭ arătase dorinţele, aşa precum am expus maĭ sus.

*
* *

In prima şedinţă, care a avut loc la 18 Februarie 1883, s'a ridicat chestiunea de a se şti dacă România putea fi admisă a lua parte la conferinţă, alăturĭ de puterile representate în Comisia Europeană a Dunăreĭ.

*
* *

Anglia şi până la un oare-care punct şi Italia aŭ fost de părere ca România să fie admisă în conferinţa de la Londra. Ambasadorul Germanieĭ, însă s'a

1) Cartea Verde, Chestia Dunăreĭ, locul citat, pag. 896—905.

opus *„pentru că dându-ĭ dreptul la vot*, zise E. S., *i s'ar crea o poziţie care n'ar fi de* dorit... acea de a putea zice „*Veto*“ după voinţa sa....“ [1]) La această propunere aŭ aderat representanţiĭ tuturor puterilor, ast-fel că România şi Serbia nu aŭ fost admise la conferinţă, de cât cu vot consultativ.

Bine înţeles că la propunerea representantuluĭ Germanieĭ, care nu voea ca un stat mic să poată să se pronunţe în o conferinţă, nicĭ chiar atuncĭ când se tratează asupra intereselor aceluĭ Stat, s'a maĭ adăogat câte-va consideraţiunĭ cu aparenţă juridică, zicându-se „că conferinţa de la Londra este până la un oare-care punct, continuarea Tractatuluĭ din Berlin, şi că, prin urmare, nu pot să ea parte la acestă conferinţă de cât puterile semnatare a aceluĭ instrument...“[1])

* * *

Decisia Conferinţeĭ din Londra de la 1883 de a nu se primi România de cât cu vot consultativ a fost nedreaptă din maĭ multe puncte de vedere:

I. România trebuia a fi primită la această conferinţă în virtutea mareluĭ principiu a *egalităţeĭ Statelor independente*.

II. România, conform tractatuluĭ din Berlin, este representată în Comisia Europeană *pe acelaşĭ picior ca şi cele-l-alte* Puterĭ.

---

1) Cartea Verde, Chestia Dunăreĭ, Protocolul No. 2, pag. 833—839.

1) Ministerul afacerilor streine—Acte şi Documente — chestia Dunărei— pagina 127—128.

III. In temeiul art. 4 al congresuluĭ din Aix-la-Chapelle (Aachen) din 15 Noembrie 1818 care zice: *„în cazul când s'ar face reuniunĭ internaţionale în scopul de a hotărâ asupra unor afacerĭ special legate de interesele altor State ale Europeĭ, ele (reuniunile) nu vor putea avea loc de cât sub reserva expresă a dreptuluĭ acelor State de a participa la aceste reuniunĭ.*

IV. Principatele Moldoveĭ şi a Valachieĭ aŭ luat parte la conferinţele Statelor ţermurene *şi aŭ semnat Actul public* din 1857, atuncĭ când ele eraŭ simple vasale ale Sublimeĭ Porţĭ?

V. România a *semnat* Actul adiţional din 28 Maĭ 1881.

VI. România fiind declarată independentă, a succedat Turcieĭ fără nicĭ o restricţie. Decĭ după cum Turcia, a luat parte la toate conferinţele şi tratatele Dunăreĭ de la 1856 încoace, România succedîndu-ĭ pentru ţărmul stâng de la Orşova până la Marea Neagră şi de la Silistra-Călăraşĭ şi pentru malul drept, nu putea fi exclusă de la conferinţa de la Londra, unde s'a tratat tocmaĭ asupra acesteĭ părţĭ din fluviŭ.

VII. România prin tractatul de la Berlin a fost declarată Suverană asupra gurelor Dunăreĭ, „ea trebuia decĭ ca să se pronunţe direct şi de o potrivă cu cele-l'alte Puterĭ asupra tuturor chestiunilor relative Comisieĭ Europene a Dunăreĭ" *comisie în care representatul Românieĭ avea aceleaşĭ drepturĭ ca representanţiĭ tuturor celor-l'alte puterĭ.*

* * *

In temeiul fie-căruĭ, şi a tuturor acestor puncte de vedere, România ar fi trebuit sa fie admisa în Conferinţa de la Londra, pe acelaş picior ca şi cele-l-alte puterĭ representate în Comisia Europeana a Dunareĭ [1]).

In urma dicisiuneĭ de a nu se admite România la Conferinţă de cât cu vot consultativ, ea şi-a declinat onoarea de a participa la Conferinţa, şi prin intermediul reprezentantuluĭ său la Londra, aduse la cunoştinţa Ministruluĭ Afacerilor Straine a M. S. Britanice cele ce urmează:

Domnule Comte,

„In baza instrucţiunilor ce am de la guvernul meŭ, am avut onoarea de a adresa Ex. V. la 2 Februarie, o Notă prin care ceream ca România să fie admisă a lua parte la Conferinţa relativă chestieĭ Dunareĭ, pe acelaş picior ca şi cele-l-alte State representate în Comisia Europeană a Dunăreĭ.

Ex. V. bine-voind a'mĭ comunica hotărârea luata, asupra acestuĭ subiect, de către representanţiĭ Puterilor semnatare ale tractatuluĭ din Berlin, am onoarea de a aduce la cunoştinţă Ex. V. că guvernul M. S. Regeluĭ nu va putea accepta o situaţie care, i-ar acorda numaĭ un vot consultativ, şi care decĭ nu i-ar permite a lua parte la decisiunile conferinţeĭ.

1) Le Danube Devant la Conférence de Londres—1883—par un geune diplomate, pagina 54.

Prin urmare, Domnule Comte, sunt silit de a declina onoarea de a asista la şedinţele conferinţeĭ, şi, în numele guvernuluĭ M. S. Regeluĭ, fac *reservele cele maĭ solemne*, şi *protestez* contra decisiunilor care vor fi luate, *fără participarea Româniеĭ*, declarându-le neobligatoriĭ pentru ea." [1])

(Semnat *Ion Ghica*)

Unanimitatea voturilor Puterilor era asigurată, după cum am văzut, încă de la semnarea proectuluĭ Barrère.—România singură ar fi făcut voce discordantă, şi ea a fost exclusă —Cererea Austro-Ungarieĭ de a fi representată în Comisia mixtă, a fost unanim admisa. Austro-Ungaria ş'a motivat această pretenţie „pe situaţia sa *geografică, şi pe mulţimea interèselor sale pe Dunărea-de-Jos.*"

Este imposibil de a nu remarca că aceste justificaţiunĭ sunt date în lipsă de altele maĭ bune.—Orĭ cât de marĭ ar fi interesele comerciale ale uneĭ Puterĭ, ele nu pot să-ĭ atribuească administraţiunea într'o parte a fluviuluĭ, unde această putere nu maĭ este ţermureană.—Cu atât maĭ mult că, Austro-Ungaria a căutat în tot-deauna ca navigaţiunea şi comerciul pe Dunăre să nu fie ocârmuite de catre principiele de drept internaţional, stabilite în materie fluvială, prin tractatul de la Viena şi din Paris.

„Orĭ de câte orĭ un stat violează un principiŭ ad-

1) Cartea Verde—chestia Dunăreĭ—pagina 845.

mis de dreptul internațional, acel stat împins de un sentiment firesc de pudoare se silește de a-șĭ justifica purtarea și de a o representa ca fiind conformă cu dreptul ginților." [1]) Motivele pe care Austro-Ungaria și Rusia îșĭ sprijină pretențiele lor, nu sunt de cât niște sforțărĭ *„spre așĭ justifica conduita, și de a o representa ca fiind conformă dreptuluĭ ginților."*—Ele știŭ că rănesc, pe nedrept, sentimentul național a unuĭ popor și se silesc să-șĭ justifice pretențiele.

In adevăr, eată și motivele în temeiul cărora representantul Rusieĭ a cerut, în conferința de la Londra, ca brațul Kilia să fie scos de subt autoritatea Comisiuneĭ Europene :

1) *Pentru că Comisiunea Europeană și-ar fi concentrat, în special activitatea sa pe brațul Sulina.*

Dar aceasta nu vrea să zică că Europa renunțase la autoritatea sa pe brațul Kilia, precum nu renunțase la autoritatea sa pe brațul Sîntul Gheorghe ? Comisiunea Europeană, după cum am dovedit maĭ sus, a fost silită la 1856, să aleagă brațul Sulina, de și el nu presenta de cât un volum de apă de 0,07 $^0/_0$, în timp ce brațul Kilia are volumul de 0,63 $^0/_0$, și brațul S-ftu Gheorghe 0,30 $^0/_0$ din volumul total al apeĭ, — pentru că, după cum am maĭ spus, tractatul din Paris de la 1856 nu-ĭ acordase de cât un termen de doĭ anĭ, precum și din alte considerațiunĭ, pe care le vom arăta maĭ la vale.

1) A. Rivier—Cours du droit de gens.

Care braţ ar fi putut fi ales de către Comisiunea Europeană, în 1856, văzând scurta durată ce-ĭ acorda tractatul din Paris, şi discuţiele nesfârşite din sînul Comisiuneĭ asupra acesteĭ alegerĭ, dacă nu pe cel al Sulineĭ— care cerea, momentan, maĭ puţină muncă de cât cele-l-alte două? Pe braţul Sulina, Turcia întreţinuse oare-carĭ lucrărĭ, maĭ înainte ca Rusia să fi devenit stăpână pe întreaga deltă a Dunăreĭ, şi în lucrărĭ de asemenea natură, cele maĭ micĭ indiciĭ sunt de o mare economie de timp. Aceştĭ doĭ anĭ pe care tractatul din Paris îĭ acordase Comisieĭ Europene, nu-ĭ ajungeaŭ, nicĭ măcar pentru ridicarea planuluĭ topografic a delteĭ Dunăreĭ!—Atuncĭ, încă odată, ce ar fi putut ea face? de cât să aleagă braţul pe care avea oare-care posibilitate de aşĭ îndeplini, măcar în parte, misiunea cu care era însărcinată?

Afară de aceste consideraţiĭ, toate cele-l-alte sunt contrare alegereĭ acestuĭ braţ.

1. Braţul Sulina neconţinând de cât un volum de 0,07 % din volumul total al apeĭ, curentul seŭ este în raport cu cele-l-alte braţe, cu mult maĭ puţin repede, decĭ materiele de aluviune pe care apele le ţine în suspensie, aŭ maĭ mult timp pentru a se depune, şi ast-fel, lucrările chiar terminate, sunt foarte greŭ de întreţinut, şi decĭ cu mult maĭ scumpe.

2. Se zice că s'a ales acest braţ din cauză că, pe el, drumul la Constantinopol era maĭ scurt cu 38 mille englese de cât pe braţul Kilia.—Foarte bine, dar sub acest raport, braţul S-ftu Gheorghe presenta

un dublu avantaj, căcĭ pe de o parte: drumul la Constantinopol era şi maĭ scurt pe acest braţ, şi apoĭ el are un volum de 0,30 $^0/_0$ din volumul total al apelor Dunăreĭ.—Dar nu a fost ales fiind-că nu era nicĭ măcar un început de lucrărĭ pe acest braţ.

3. Dar să presupunem că Dunărea, nu ar fi unul dintre acele fluviĭ, care la gurele sale să aibă un nivel superior niveluluĭ măreĭ, şi că prin urmare, apele sale neîntâlnind nicĭ un obstacol în apele măreĭ, s'ar fi vărsat prin o singură gură, acea a Kilieĭ, în acest cas, nu este aşa că acest braţ ar fi fost ales? Ear argumentul că drumul la Constantinopol, pe braţul Sulina, este maĭ scurt cu 38 mile n'ar fi putut servi ca justificare? Ceva maĭ mult: braţul Kilia formând talvegul Delteĭ şi conţinênd 0,63 $^0/_0$ din volumul total al apeĭ, având un curent repede, făcând potmolirĭ puţine, era braţul care se indica activităţeĭ Comisiuneĭ Europene, însă dacă nu a fost ales de această Comisiune este că pe acest braţ nu era, ca şi pe braţul S-ftu Gheorghe, nicĭ măcar un început de lucrare.

Dar la urma urmeĭ România ar putea şi ea cere în temeiul aceluiaş argument, de a fi singură stăpână pe braţul S-ftu Gheorghe, care, după cum vom vedea maĭ la vale, a rămas cu adevărat în afara sfereĭ activităţeĭ Comisiuneĭ Europene.

Al doilea argument prin care Rusia se sileşte de a înfăţişa cererea sa, asupra braţuluĭ Kilia, ca fiind conformă cu dreptul ginţilor, nu este de cât desvoltarea celuĭ d'intâiŭ: „Cursul apeĭ braţuluĭ Kilia rămas

ast-fel în afara zoneĭ *activităţeĭ practice* a Comisiuneĭ, este isvorul bogăţieĭ locale de care nu se poate frustra populaţiele vecine, pe care providenţa le-a înzestrat cu aşa preţioase isvoare de bogăţie, şi nicĭ nu pot fi lipsite, fără pagubă pentru comerciul general, de bine-facerile libereĭ navigaţiunĭ fluviale, care r'ar rămâne în suferinţă."

Un model de stil maĭ siluit ca acesta este greŭ de găsit.—Aşa este însă tot-deauna când trebue să spuĭ ceva, şi când aceea ce trebue să spuĭ, ştiĭ bine, că este contrarul de ceea ce ar trebui să fie... atuncĭ... când, ştiĭ bine că violezĭ principiĭ ale echităţeĭ, şi cu toate aceste trebue „să'ţĭ justificĭ conduita şi să o presinţĭ ca fiind conformă cu dreptul"... în acest caz nu poţĭ de cât să silueştĭ şi forma şi fondul...

Analizând, însă fondul acestuĭ argument, ziceam maĭ sus, că România are şi ea dreptul de a cere braţul Sfîntuluĭ Gheorghe, rămas în afară *activităţeĭ practice* a Comisiuneĭ Europene, şi că „ca şi cursul de apă al Kilieĭ, braţul Sfîntu Gheorghe, este un isvor de bogăţie, de prosperitate locală, de care nu pot fi lipsite populaţiele vecine". — Şi, în numele acestor populaţiunĭ România poate şi ea cere jurisdicţiunea esclusivă pe braţul Sfîntul Gheorghe „pentru a nu sustrage populaţiele de la bine-facerile libereĭ navigaţiunĭ, care ar rămêne în suferinţă". Dar atuncĭ Comisiunea Europeană ar maĭ exista ea de fapt ? Această Comisiune despre care în 1878 E. S. Prinţul Gortschacof recunoştea „*imensele avan-*

taje pe care *comerciul lumeĭ* îl datoreşte *lucrărilor Comisiuneĭ Europene*"...

Dar în fine acest al doilea argument al Rusieĭ cum că braţul Kilia ar fi rĕmas în afară *Sfereĭ activităţeĭ practice* a Comisiuneĭ Europene a Dunărei este el, în fapt, riguros exact? Am arătat maĭ sus, că causele care aŭ determinat pe Comisiunea Europeana a alege braţul Sulina a fost, 1-iŭ că tractatul din Paris nu ia acordat, la început, de cât un termen de doĭ anĭ pentru a termina lucrările de despotmolire de la gurele Dunăreĭ; şi al doilea: pentru că asupra acestuĭ braţ eraŭ oare-care începuturĭ de sondaje, posiţiunĭ topografice etc... etc...

Dar această alegere, precum am maĭ spus, nu implică renunţarea Europeĭ asupra celor-l-alte braţe. Ca probă este faptul că încă din 1882, Comisiunea Europeană a luat în unanimitate, deci şi cu adeziunea Rusieĭ, hotărârea de a face:

I). Tablourile lunare a niveluluĭ şi adânci meĭ apelor;

II). Tablourile observaţiunilor meteorologice şi tecnice a câte-şĭ trele gurĭ ale Dunăreĭ, precum şi ridicarea planuluĭ topoprafic a braţuluĭ Kilia;

III). Dar nu numaĭ proecte, ci s'aŭ şi executat lucrărĭ pe acest braţ, şi proba ne-o dă *tocmaĭ Tractatul din Londra de la 1883*, în protocoalele căruia se află afirmarea representantuluĭ Rusieĭ, cum că Kilia ar fi rĕmas în afară *sfereĭ activităţeĭ practice* a comi-

siuneĭ. Eată ce spune aliniatul 2, al articolului 5, al tractatuluĭ din Londra, de la 1883.

„Lucrările care aŭ fost deja executate *în Tşatalul Ismailuluĭ* rĕmân în sarcina şi sub controlul Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ". Orĭ Tşatalul Ismailuluĭ face parte din braţul Kilia, şi urmează decĭ, ca Comisiunea Europeană nu numaĭ că nu a renunţat la braţul Kilia, ci că a şi *executat* lucrărĭ în acest braţ.

Al treilea argument prin care Rusia se sileşte de a representa cererea sa ca fiind conformă cu dreptul ginţilor este următorul: „Obligaţiunile care, singure pot fi considerate ca consimţite, pe cursurile de apă convenţionale, de către autorităţile ţărmurene, în plinul exerciţiŭ a libertăţeĭ lor suverane, nu poate să se întindă dincolo de cerinţele, unanim recunoscute necesare, desvoltăreĭ navigaţiuneĭ generale, căcĭ scopul ce trebue urmărit nu este acela de a aduce ştirbire în mod gratuit principiuluĭ sfânt al suveranităţeĭ, ci de a împăca acest principiu cu acela al libereĭ navigaţiunĭ, într'o măsură reciproc echitabilă—" [1]).

Cu alte cuvinte Rusia zice că atuncĭ când este

1) „Inchipuească-şĭ cine-va că această propunere, cu ast-fel de considerenţe, s'ar fi fost făcut în vre-o adunare parlamentară ! Ea ar fi fost, de sigur, primită într'un hohot de rîs general.—I s'ar fi adus aminte onorabiluluĭ delegat că această tandreţă a guvernuluĭ rus pentru marele principiŭ al libertăţeĭ navigaţiuneĭ fusese foarte platonică în tot timpul epoceĭ când Rusia a dominat Delta Danubiană (1828—1856), lăsând ca gurele Dunăreĭ să se înăsipească în aşa fel, în cât să devie aproape inabordabile". Vezĭ F. H. Geffcken—loc. cit., pag. 50.

vorba de fluviile internaţionale, adică: de acelea care despart saŭ străbat maĭ multe ţerĭ, nu se poate impune unuĭ stat ţărmurean alte obligaţiunĭ de cât acelea care, sunt unanim recunoscute ca fiind necesare libereĭ navigaţiunĭ generale; căcĭ scopul urmărit nu este de a ştirbi saŭ ciunti suveranitatea cutăruĭ saŭ cutăruĭ stat ţărmurean, ci din contra de a face o delicată împăcare a principiuluĭ rigid a suveranităţeĭ teritoriale a statelor ţărmurene, cu nevoea permanentă a omenireĭ de a avea o navigaţiune bună, liberă şi generală.

Nimic maĭ adevărat.—Toată înţelepciunea Tractatuluĭ din 1815 de la Viena, şi de la 1856 din Paris este cuprinsă în rândurile de maĭ sus. Tractatul din Viena nu este alt-ceva de cât *împăcarea principiuluĭ suveranităţeĭ teritoriale ale* statelor ţărmurene pe rîurile convenţionale, cu nevoea veşnic permanentă a libereĭ circulaţiunĭ a mărfurilor. Şi cum împăca tractatul din Viena aceste două principiĭ? Alcătuind o comunitate, o devălmăşie între toate statele ţărmurene, care aŭ obligaţia de a face regulamente de poliţie fluvială, de a indica lucrările ce trebuesc făcute pentru a înlesni navigaţia, taxele ce trebuesc percepute etc., etc., lăsând însă statelor ţărmurene, dreptul de *a executa* aceste lucrărĭ, de a *face* poliţia fluvială, în sensul bine înţeles al regulamentelor etc., Eată modul cum împacă tractatul din Viena principiul libereĭ navigaţiunĭ cu rigidul principiŭ al suveranităţeĭ teritoriale a statelor ţărmurene. Când

aceste principiĭ aŭ fost aplicate la 1856 Dunăreĭ prin tractatul de la Paris, Puterile Europene s'aŭ vĕzut silite de a curăţi maĭ întâĭ gurele Dunăreĭ, şi aŭ numit în acest scop Comisiunea Europeană, care după terminarea lucrărilor de despotmolire, trebuia să fie apoĭ înlocuită de Comisiunea Statelor ţărmurene.

Comisiunea Europeană din causa mareĭ suprafeţe pe care avea se execute lucrările, şi a natureĭ acesteĭ lucrărĭ, şi nu pentru plăcerea de „a face ştirbirĭ gratuite principiuluĭ suveranităţeĭ teritoriale“ ale ţărmurenilor, a trebuit să fie compusă din reprezentanţiĭ tuturor puterilor semnatare ale tractatuluĭ din Paris, şi să i se întindă competinţa, dându-ĭ dreptul de a executa ea însăşĭ lucrurile ce va crede necesare.

La aceasta Rusia a aderat, fără a obiecta că modul formaţiuneĭ şi competinţa Comisiuneĭ Europene *„îĭ ştirbea fără nicĭ o nevoe suveranitatea“*, ba ceva maĭ mult: declarând la 1856 că cedează Basarabia *„pentru a asigura şi maĭ mult libertatea navigaţiuneĭ“*... Era decĭ în contra-zicere cu sine însuşĭ, când considera faptul că braţul Kilia va fi supus jurisdicţieĭ Europeĭ colective, că o întindere peste obligaţiele pe care un stat ţărmurean poate să şi le impue, în interesul libereĭ navigaţiunĭ. — Dar atuncĭ cum trebue calificat proectul Barrére care atribue administraţia şi poliţia fluvială, *nu Europeĭ Colective*, ci *unuĭ singur stat*, Austrieĭ, într'o parte a fluviuluĭ

unde, ea nu este ţărmureană, într'o *comisie* care nu-ĭ nicĭ *Ţărmureană* nicĭ *Europeană?*

Câte contradicţiĭ! A spune în 1883 că principiul Comunităţeĭ statelor civilisate pe fluviele convenţionale este o atingere gratuită adusă principiuluĭ suveranităţeĭ, când, Rusia a semnat tratatul din 1815 din Viena şi i-a recunoscut principiele; şi, când, în 1856 ea a recunoscut utilitatea Comisiuneĭ Europene, cu care ocazie a declarat că consimte la cedarea Basarabieĭ *„pentru a asigura maĭ bine libertatea navigaţiuneĭ Dunăreĭ"*; şi când în 1878, la congresul din Berlin, Rusia, prin organul reprezentantuluĭ sĕŭ E. S. S. Principile Gortschacov a recunoscut *„imensele avantage pe care comerciul lumeĭ întregĭ îl datoreşte lucrărilor comisiuneĭ Europene"*.

Şi apoĭ care este măsura echitabilă pe care Rusia a voit să ea pentru a împăca *„principiul sacru al Suveranităţeĭ"* cu *principiul*, nu maĭ puţin sacru, *al libereĭ navigaţiunĭ"*. Măsura propusă am vĕzut'o; ea consista în a scoate, poate pentru tot-deauna, braţul Kilia de sub autoritatea Comisieĭ Europene, adică, a Europeĭ colective. Cu alte cuvinte Rusia are aerul a crede că navigaţiunea pe braţul Kilia, va fi maĭ asigurată lumeĭ întregĭ dacă acest braţ se va afla esclusiv în puterea eĭ de cât a Europeĭ colective, prin Comisiunea Europeană?

Trecutul îl cunoaştem... Viitorul ni la anunţat torpiloarele ruseştĭ, care maĭ zilele trecute s'aŭ furişat de la Reni până în dreptul Ţiglineĭ...

Pretenţiele Austro-Ungarieĭ şi ale Rusieĭ aŭ fost, după cum vom vedea, aproape integral admise de către conferinţa de la Londra. Interesele ţĕrmurenilor, pe partea de fluviu cuprinsă între Porţile-de-Fer şi Galaţĭ, n'aŭ fost nicĭ măcar luate în consideraţie. Toate principiele de drept internaţional, în materia fluvielor convenţionale, aŭ fost călcate în picioare.

Actul conferinţeĭ de la Londra din 1883 este de o sfâşietoare inferioritate, de un dureros regres.

Nu se vede în Actul acesteĭ conferinţe nicĭ acea *grijă delicată* a tractatuluĭ din Viena din 1815 de a împăca principiul suveranităţeĭ teritoriale a statelor ţĕrmurene, cu principiul libereĭ şi uniformeĭ navigaţiunĭ pentru toate pavilioanele; nicĭ predominarea constantă a asigurăreĭ libereĭ navigaţiunĭ, pe care o are tractatul din Paris, care, dacă limitează la ţĕrmul rîurilor principiul suveranităţeĭ teritoriale ale Statelor ţĕrmurene, o face pentru un *interes general* al *libereĭ navigaţiunĭ a lumeĭ întregĭ*, şi aceasta temporar,... până la terminarea lucrărilor de despotmolire a gurelor Dunăreĭ, lăsând în vigoare pentru restul fluviuluĭ, toate principiele tractatuluĭ din 1815 de la Viena. Actul conferinţeĭ de la Londra din 1883 a lăsat deoparte tradiţia, şi a preferat după cum zice marele autor de drept internaţional, profesorul Frantz Von Holtzendorff *„de a înaugura un principiu de drept cu totul noŭ în politica internaţională, în temeiul căruia Puterile marĭ sunt îndreptăţite a acorda uneia dintre ele, pe domeniul fluvial a unuĭ stat maĭ*

puţin puternic, privilegiĭ nesprijinite pe altă bază, de cât pe interese politice".[1])

Tractatul din Londra semnat la 10 Martie 1883, *„în numele luĭ D-zeŭ A Tot Puternicul"* declară următoarele : [1])

Art. 1. Jurisdicţiunea Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ se va întinde de la Galaţĭ la Brăila.

Art. 2. Puterile Comisiuneĭ Europene se prelungesc pentru o perioadă de 21 de anĭ începând de la 24 Aprilie 1883. La expirarea acestuĭ period, puterile ziseĭ Comisiunĭ se vor putea reînoi prin prelungire tacită din 3 în 3 anĭ, afară de cazul când vre-una din Inaltele Părţĭ Contractante va notifica, un an înaintea expirăreĭ fiecăreĭ perioade trienale, *intenţia de a propune modificărĭ în Constituţia saŭ puterile sale.*

Art. 3. Comisiunea Europeană nu va exercita un *Control efectiv asupra acelor părţĭ din braţul Kilia* unde *ambele malurĭ aparţin unuia dintre ţărmureniĭ acestuĭ braţ.*

Art. 4. Pentru partea braţuluĭ Kilia care traversează în acelaşĭ timp teritoriul rus şi teritoriul român se va aplica regulamentele în vigoare pe braţul Sulina, *în scopul de a asigura uniformitatea regimuluĭ pe Dunărea de jos* (?), de către delegaţiĭ Rusieĭ şi al Românieĭ în Comisiunea Europeana.

1) Franz Von Holtzendorf Les Droits Riverains De La Roumanie sur le Danube, pag. 60, M. Geffken, Question de Danube pag. 38.

1) Cartea-verde a Min. Af. Streine, pag. 870.

Art. 5. In cazul când Rusia saŭ România vor întreprinde lucrărĭ fie în braţul mixt, fie în porţiunile braţuluĭ unde ambele malurĭ le aparţine respectiv, autoritatea competentă *va face cunoscut Comisiuneĭ Europene planurile lucrărilor* în scopul de a se constata *dacă ele nu aduc nicĭ o atingere stăreĭ de navigabilitate* a celor-l'alte braţe.

Lucrările care aŭ fost deja executate in Tşatalul[1]) *Ismailuluĭ rămân în sarcina şi sub controlul Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ.*

Divergințile dintre autoritățile Rusieĭ și ale Românieĭ şi Comisiunea Europeană, *relative la planurile lucrărilor* ce se vor *întreprinde de pe brațul Kilia*, precum şi divergințile din sînul Comisiuneĭ asupra întindereĭ ce ar conveni a se da lucrărilor din Tşatalul saŭ Furca-Ismailuluĭ, vor fi supuse direct puterilor.

Art. 6. Este bine înţeles că nicĭ o restricţiune nu se ve putea opune dreptuluĭ Rusieĭ de a percepe taxe (asupra vaselor) pentru a'şĭ acoperi cheltuelile lucrărilor întreprinse de ea. Cu toate acestea, *în vederea de a salva* (sauve garder) *interesele* reciproce ale navigaţiuneĭ în braţul Sulineĭ şi în braţul Kilieĭ, Guvernul Rusieĭ, *in scopul de a asigura o înțelegere asupra acestuĭ subiect*, va face cunoscut Guvernelor representate în Comisia Europeană regulamentele ta-

2) Tsatal înseamnă pe turceşte *furcă*. Vezĭ Voisin Bey: Travaux d'Amelioration de l'embouchure du Danube—Nota—pag. 16.

xelor pe care le va crede necesare de a le înfiinţa saŭ introduce.

Art. 7. Regulamentele de navigaţie, de poliţie fluvială, *şi de supraveghere elaborat la 2 Iunie 1882 de către Comisia Europeană*, cu asistenţa delegaţilor Serbieĭ şi a Bulgarieĭ, este admis ast-fel cum se află anexat presentuluĭ tractat, şi declarat aplicabil părţeĭ de Dunăre situate între Porţile-de-Fer şi Brăila.

Art. 8. Toate tractatele, convenţiunile, actele şi aranjamentele relative Dunăreĭ şi gurelor sale sunt menţinute în toate disposiţiele care nu sunt abrogate saŭ modificate prin stipulaţiunile care precedează.

Art. 9. Presentul tractat va fi ratificat, iar ratificaţiunile vor fi schimbate la Londra în timp de şase lunĭ saŭ maĭ curând de se va putea.

Primele 6 articole daŭ satisfacţie Rusieĭ, Articolul 7 admite pentru Austro-Ungaria Actul din 2 Iunie 1882 care nu este de cât Proectul Barrère, la care Austro-Ungaria a făcut câte-va concesiĭ în sensul proectuluĭ Românieĭ [1]).

I. In art. 96 Austro-Ungaria renunţă la dubla representare.

II. In art. 101. Austro-Ungaria admite ca sub-in-

1) Cartea Verde a Min. Af. Streine pag. 844. F. H. Geffcken-*loc. cit.* 58 André de Saint Clair, *loc. cit.* pag. 166.

spectorii şi căpitanii de port să fie numiţi şi retribuiţi de către statele ţărmurene.

Plenipotenţiarul Austro-Ungariei E. S. Contele Karoly ceru ca *„Stipulaţiunile Conferinţei din Londra să fie declarate executorii“*. Contele Munster, representantul Germaniei se opuse declarând că nici o măsură de coerciţiune nu se poate lua pentru executarea decisielor Conferinţei din Londra. Pentru ce? Pentru că conform articolului 4 al Congresului din Aix-la-Chapelle (Aachen) din 15 Noembrie 1818 al Monarchilor, cari făceaŭ parte din *Uniunea Sfintei Alianţe*, în termenii căruĭ articol „Când într'o reuniune internaţională, oare-care, se va regula afaceri, cari privesc pe un stat independent, atunci hotărîrile acelei reuniuni, rămân neaplicabile statului care nu a participat, saŭ nu a aderat la stipulaţiunile acelei reuniuni“.[1])

La anul 1818, Noembrie 15, Congresul de la Aix-la-Chapelle al Sfintei Alianţe a aplicat în materie de drept public internaţional maxima de drept privat: *res inter alios acta, aliis nec nocet, nec prodest...*, adică: că convenţinnile nu pot să producă efecte juridice de cât între persoanele care aŭ convenit, saŭ participat la acele convenţii.

Potrivit acestui principiu, devenit principiu de drept internaţional public de la 1818 încoace, România, stat independent, nefiind admisă a lua parte

2) Vezi C. Cantu—Histoire Universelle—Tome 18, pag. 337.

la lucrările Conferinţeĭ de la Londra din anul 1883, şi, neaderând la stipulaţiunile eĭ, toate cele ce s'aŭ stabilit în această conferinţă, relativ la porţiunea de Dunăre cuprinsă între Brăila şi Porţile-de-Fer, aŭ rămas neaplicate, deci literă moartă. [1])

Privind tractatul din Londra de la 1883 în tot cuprinsul sĕŭ, să ne întrebăm la urma urmeĭ, cine a câştigat?

Austria?... Nu. In speranţa că privilegiile pe care le cerea vor fi acceptate, Austria a dat tot concursul sĕŭ Rusieĭ care, de fapt, a luat în stăpânire braţul Kilia, în timp ce stipulaţiunile relative la comisiunea

---

1) Dl. T. Maiorescu, întrebându-se asupra cauzelor neaplicăreĭ, în apele Dunăreĭ de mijloc, a stipulaţiunilor conferinţeĭ de la Londra din 1883, zice în ziarul *Constituţionalul* de la $^{3}/_{15}$ *Decembre* 1898: „Cum se explică aceasta? Pe când Dl. Carp în 1882 la Viena continua discuţiunile cu ministru de externe Contele Kalnoki asupra regulamentuluĭ Danubian, el atingea alăturĭ dar în mod constant, o materie maĭ generală şi înainta încetul cu încetul spre o maĭ bună înţelegere în privinţa roluluĭ Românieĭ în orientul Europeĭ. Aceleaşĭ convorbirĭ le avea şi cu ambasadorul Germanieĭ, Prinţul Reuss. Importanţa dobândită de noul regat trebuia relevată împreună cu momentele, în care o comunitate de interese în politica orientală îl putea apropia de Austria şi de Germania. Necesitatea acesteĭ atitudinĭ în relaţiele noastre internaţionale pe care *Românul* o combătea încă de la începutul anuluĭ 1881, o admisese şi Ion Brătianu. Resultatul este apropierea Românieĭ de vederile Tripleĭ-Alianţe, formată tot pe atuncĭ şi declarată în parlamentul italian (27 Februarie 1883), iar ca semn al acesteĭ apropierĭ este intrevederea luĭ Ion Brătianu cu Principile Bismark la Gastein în 26 August 1883".

„Faţă cu modificarea situaţieĭ în politica generală, Austro-Ungaria renunţă la pretenţiele sale în chestia specială a Dunăreĭ (15 Septembre 1883) şi ast-fel regulamentul de supraveghere din tractatul de la Londra dispare".

12

mixtă au rămas neexecutorii fără adesiunea României, principalul interesat[1])

1) F. H. Geffcken, *loc. cit.* pag. 57, ediţia 1883, întrebându-se cine a câştigat maĭ mult de pe urma tractatuluĭ din Londra din 1883, zice: «...Este aceasta în interesul Europeĭ? A Mareĭ-Britaniĭ şi maĭ cu seamă a Austrieĭ? Noĭ suntem convinşĭ că nu. Intâia a părăsit causa prin slăbiciune şi a doua a neglijat, din încăpăţînare, adevĕratele sale interese.

„De sigur era un moment când Austria putea deveni stăpâna Dunăreĭ de Jos până la mare. Dacă înaintea rĕsboiuluĭ Crimeeĭ ea ar fi consimţit să *schimbe posesiele sale italiene* cu *principatele danubiene*, mărite cu Basarabia întreagă, ar fi stăvilit pentru tot-deauna drumul cucerirelor ruseştĭ, şi ar fi devenit mare putere danubiană conform programuluĭ, pe care Talleyrand l'a presentat luĭ Napoleon I după capitularea de la Ulm. — Acest moment unic a fost scăpat. Impuind Rusieĭ timida rectificare de frontiera în Basarabia, fără a îndrăsni de a lovi direct, Austria n'a făcut de cât a'şĭ atrage vrăşmăşia mareluĭ sĕŭ vecin şi de a pregăti perderea fără echivalent a Lombardo-Veneţieĭ. Ast-fel de ocasiunĭ scăpate nu se maĭ prind. De la pacea din 1856 o nouă viaţă a început a se desvolta pe malurile Dunăreĭ de Jos. Poporul român, maltratat timp de veacurĭ, dar debarasat de acum înainte de protectoratul rusesc, s'a reconstituit încetul cu încetul găsindu-şĭ sprijinul în tînăra sa dinastie; aceasta la rîndul eĭ identificându-se cu viitorul supuşilor sĕĭ, a prins, în scurt timp rădăcinĭ adâncĭ, şi şi-a cucerit independenţa".

„Posiţiunea statuluĭ român are azĭ o mare importanţă europeană, el este chemat a deveni bara de fer care separă Rusia de slaviĭ de Sud, şi de a împedeca ca valul panslavist să nu cuprindă Europa. România este singura poartă prin care Rusia poate relua drumul cucerirelor sale în Peninsula Balcanică. Austria ocupând Bosnia şi Herţegovina s'a constituit în rivala sa, decisă de a nu permite această invasiune. *Ce căştigă ea decĭ bruscând pe România şi ajutând pe Rusia de a mina prosperitatea acestuĭ stat?* Fără îndoială Austria are marĭ interese în Orient, şi noĭ iĭ întrevedem un mare viitor, *însă trebue ca ea să distingă între statele care forţat trebuia să intre în orbita sa, şi acelea care nu pot fi atrase de cât prin o alianţă liberă şi întinsă, România este printre aceste din urmă state. — Amiciţia sa poate deveni de un mare interes politic şi comercial pentru Austria. Aceasta se va vedea atuncĭ când v'a sosi momentul fatal al acestuĭ conflict.* De altmintrelea din punct de vedere comercial *interesele bine-înţelese* ale Austro-Ungarieĭ şi ale Românieĭ se împacă de asemenea.

«Acest adever a fost recunoscut *in principiu* de către delegaţiunea Ungară din 1882. Raportul Comisiunei exprimă speranţa *că se va reuşi a persuada pe România* că interesele sale politice şi economice o angajază la o *bună înţelegere* cu Austro-Ungaria, iar Comtele Andrassy zice că era posibil ca interesele şovinismuluĭ român să fie dirijate contra Austrieĭ «dar interesele Românieĭ sunt perfect identice cu ale noastre". „România devenind un stat independent şi nemaĭ putând să se bucure de protecţia Europeĭ are maĭ mult de cât orĭ când nevoe de a se înţelege cu noĭ".

„Nimic maĭ adeverat, însă să nu se uite reciprocitatea necesară în asemenea casurĭ şi să nu se ceară ca numaĭ România să sufere cheltuelile înţelegereĭ." Greşit se califică de Şovinistă apărarea drepturilor necontestate. *Iar în ceea-ce priveşte pe guvernul Austriac el ar trebui, maĭ cu seamă să se ridice deasupra intereselor particularĭ şi a privilegielor: Uniĭ (ungurii) temându-se, ca odată obstacolele de la Porţile-de-Fer dispărute, Vasele şi grânele române să nu facă concurenţă grânelor Ungarieĭ; iar alţiĭ (austriacii) voind să micşoreze importaţiunea engleză precum şi comerciul de cereale a Românieĭ pe Marea Neagră, pentru a putea exporta grâul unguresc prin Fiume.* Acestea sunt vederĭ înguste.

«Este adevĕrat că concurenţa engleză prevalează pe Dunărea de jos atât în ceea-ce priveşte importul cât şi exportul, dar importaţiunea Austriacă în România pe uscat şi pe Dunăre este mult maĭ mare de cât întregul comerciŭ englez pe Dunăre, de şi importaţiunile acestor doue ţĕrĭ sunt foarte diferite, Anglia importând bumbac tors, lânăriĭ, maşine etc. iar Austria ţeseturĭ, hârtie etc.

«*România nu se dă la o parte de a cumpăra mărfurĭ Austriace, însă ea ştie că trebue să le plătească, şi nu le poate plăti de cât cu grâŭ*".

„Amândoue ţerile aŭ un interes comun: *acela de a face ca produsele lor agricole să ajungă maĭ de timpuriŭ pe pieţele din occident de cât produsele agricole americane; şi aceasta când? tocmaĭ toamna când apele Dunăreĭ sunt foarte micĭ.*

„Austria şi România sunt de o potrivă interesate de a stabili cele maĭ bune condiţiĭ de navigabilitate şi libertate a navigaţiuneĭ pe Dunăre. Această libertate şi desvoltare a navigaţiuneĭ sunt condiţiunĭ esenţiale prosperităţeĭ ambelor state".

„Convenţiunea din Londra nu corespunde de loc acestuĭ scop, şi nouă ne place a crede că până la urma urmeĭ se va convinge la Viena că de tractatul de Londra nu a profitat de cât Rusia".

PARTEA VIII-a

Diferitele regimurĭ de drept la care se află supusă Dunărea [1])

Din causa abaterilor pe care diferitele tractate de la cel din Paris din anul 1856, când s'a aplicat Dunăreĭ principiele Actuluĭ din Viena din anul 1815, şi până la conferinţa de la Londra din anul 1883, navigaţiunea pe Dunăre în loc de a fi cârmuită de un singur regim de drept fluvial, este astă-zĭ supusă la 9 regimurĭ diferite, unele de altele.

I

Partea de fluviu începênd din punctul de unde Dunărea devine navigabilă şi cât străbate Wurtenberg şi Bavaria, saŭ regiunea germană, care a fost să fie supusă Actuluĭ din 7 Noembrie 1857, care a rĕmas nesancţionat ; — dar care, conform tractatuluĭ

---

1) Vezĭ Planul No. IV şi No. V.

din Viena şi din Parîs ar trebui să fie ocârmuit de Comisia ţĕrmureană [1]).

II

Partea de fluviu care udă teritoriul Austro-Ungarieĭ, saŭ regiunea Austro-Ungară, care, ca şi regiunea germană, ar trebui să fie ocârmuit de Comisia ţĕrmureană.

III

Partea de fluviu de la afluenţa rîuluĭ Sava până la Moldova ce scaldă teritoriul Serbieĭ şi Austro-Ungarieĭ, supusă unuĭ regim special, rezultând din tractatul dintre Serbia şi Austro-Ungaria, încheiat la 22 Februarie 1882. Asupra acestuĭ tractat este controversă în dreptul internaţional public, asupra punctuluĭ de a se şti dacă o parte dintre Statele ţĕrmurene pot încheia acte de navigaţiune între ele, şi fără concursul celor-l'alte state ţĕrmurene, pe un fluviu internaţional ?

IV

Partea de fluviu de la Porţile-de-Fer pe porţiunea pe care Austro-Ungaria a făcut lucrările pentru sfărîmarea obstacolelor de la Porţile-de-Fer, conform tractatuluĭ din Berlin, care acum se află supusă, în mod arbitrar, unuĭ regim exclusiv şi după nişte regulamente elaborate şi publicate de statul Ungar.

Aceste regulamente sunt fără nicĭ o sancţiune in-

1) Vezi planul No. IV: harta Dunăreĭ după tractatul de la Londra, din anul 1883.

ternaţională — şi, care se vor discuta în viitoarea Conferinţă. Aceste regulamente, pe care le vom cerceta când vom vorbi despre Porţile-de-Fer, calcă toate disposiţiele esenţiale ale materieĭ ce ne preocupă în această lucrare. (Vezĭ planul No. V).

V.

Partea din fluviu cuprinsă de la Porţile-de-Fer, pe malul Românieĭ, până la frontiera Ungarieĭ, saŭ rîul Bahna, care ar trebui să fie supusă dreptuluĭ ţĕrmurean din Actul public din 7 Noembrie 1857, care a rĕmas nesancţionată.

VI.

Partea din fluviu de la Porţile-de-Fer, despre Serbia, unde thalvegul Dunăreĭ alcătueşte frontiera dintre Serbia şi România, care, ca şi partea de fluviu descrisă maĭ sus la No. V. ar trebui să fie supus Actuluĭ public din 7 Noembrie 1857.

VII.

Partea de fluviu cuprinsă între Porţile de-Fer şi Brăila, asupra căreia prescripţiele conferinţeĭ din Londra din 1883 *au rĕmas* neexecutoriĭ prin neaderarea Românieĭ, sunt rĕmase fără un regim uniform de navigaţiune pe ambele malurĭ, urmând ca fie-care vas să se supue aci regulamentelor româneştĭ, aci celor bulgăreştĭ, după cum vasul navigă în apele unuia dintre aceste două state. Navigaţiunea însă este ab-

solut liberă tuturor naţiunilor şi nimenĭ nu s'a plâns, saŭ s'a putut plânge de cea maĭ mică împedecare.

VIII.

Partea supusă Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, între Brăila şi Marea Neagră, cuprinzênd numaĭ braţele Sulina şi Sfântu Gheorghe.

IX.

Părţile din braţul Kilia care despart teritoriul Rusieĭ de al Românieĭ, care sunt supuse unuĭ regim analog cu al Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, însă numaĭ sub privigherea delegaţilor Rusieĭ şi a Românieĭ din zisa Comisiune. [1])

X.

Părţile din braţul Kilieĭ unde ambele malurĭ aparţin unuĭ singur stat, precum este braţul Oczacow din delta braţuluĭ Kilia, carĭ sunt supuse dreptuluĭ naţional şi în afară de supravegherea Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ. [1])

*
* *

Franz Von Holtzendorff zice: „Toate principiele congresuluĭ din Viena sunt jignite în reglementaţia

1) Vezĭ planul No. IV: harta Dunăreĭ după tractatul de la Londra din anul 1883,

aplicată până astă-zĭ Dunăreĭ. „Starea actuală a Dunăreĭ oferă, dacă nu în fapt şi din punct de vedere economic, cel puţin din punct de vedere juridic, maĭ multă asemănare cu vechea stare de lucrurĭ, dinaintea revoluţieĭ franceze, de cât cu starea actuală a principielor de drept internaţional, care s'aŭ desvoltat în perioada dintre aniĭ 1815 şi 1856“. [1])

---

1) Franz Von Holtzendorff, Opul citat, paginile 102—105.

PARTEA IX-a

Comisiunea Europeană a Dunărei. — Compunerea sa. Atribuţiunile sale, Serviciul sanitar. Serviciul Tecnic. Cauzele care aŭ determinat de la început pe Comisia Europeană de a alege braţul Sulina. Lucrările făcute pe braţul Sulina.—Conferinţa ţinută la 1901, în Congresul Internaţional de ingineri, de către D-l C. H. Kühl, Inginer Şef al Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ. — Tarifele Comisiuneĭ. Situaţia financiară a Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ.—Tonajul vaselor ce aŭ încărcat cereale din porturile Dunăreĭ.—Resultatele lucrărilor Comisiuneĭ.

In urma răsboiuluĭ din Crimea puterile care s'aŭ rĕsboit, Franţa, Austria, Marea-Britanie, Sardinia, Poarta-Otomană, pe de o parte, şi Rusia pe de altă parte, aŭ încheiat şi semnat, la Paris, cu participarea Prusieĭ, tractatul de la 30 Martie 1856. [1])

Acest act este de cea maĭ mare importanţă pentru România. Prin el Principatele Valachieĭ şi al Moldoveĭ sunt puse sub protecţia puterilor Europeĭ (art. XXII).

---

1) Le Bn C. H. De Martens et Le Bn Ferd de Cussy — opul citat— Ţomul VII—paginile 497—507.—F. H. Geffeken, opul citat, pag. 7 şi 57.

Graţie luĭ, Sublima Poartă se obliga de a conserva ziselor principate „o administraţie independentă şi naţională“ şi „deplina libertate a cultuluĭ, legislaţieĭ, comerciuluĭ şi navigaţiuneĭ“ (art. XXIII).

Graţie acestuĭ tractat s'a putut convoca la Iaşĭ şi Bucureştĭ divanurile ad-hoc „pentru ca poporul românesc să-şĭ poată exprima dorinţa asupra definitiveĭ organizărĭ a principatelor“ (art. XXIV).

Iar pentru ca *viaţa naţională* a principatelor să se poată desvolta, în afară de cult şi legislaţie, şi prin libertatea comerciuluĭ şi a navigaţieĭ, tractatul din Paris impune Rusieĭ de a ceda principatelor partea de jos a Basarabieĭ, art. XX, pentru „a asigura maĭ bine navigaţia pe Dunăre“ şi aplică Dunăreĭ principiele tractatuluĭ din Viena din anul 1815.

Navigaţiunea pe Dunăre, zice art. XV al tractatuluĭ din Paris, nu va putea fi supusă niciĭ uneĭ pedicĭ saŭ redevenţă care nu va fi expres prevăzută în stipulaţiunile articolelor următoare.—Prin urmare nu se va putea percepe nicĭ o taxă bazată numaĭ pe faptul navigaţiuneĭ pe fluviŭ, precum nu se va putea percepe nicĭ o taxă asupra mărfurilor care se găsesc pe vase.—Regulamentele de poliţie şi carantină ce se vor stabili pentru siguranţa statelor separate saŭ traversate de acest fluvin, vor fi alcătuite în scop de a favorisa, atât pe cât posibil, circulaţiunea vaselor.—In afară de aceste regulamente, nu se va putea pune nicĭ o împedecare, orĭ-care ar fi, libereĭ navigaţiunĭ.“

Deşi foarte clar, însă numaĭ atât nu era destul.—Europa ştia modul cum Rusia a împedicat libera cir-

culaţiune pe Dunăre. In timpul protectoratuluĭ sĕu asupra principatelor, Rusia îngrijise aşa de bine de gurele Dunăreĭ în cât braţul Sulina nu maĭ avea de cât o adâncime de 9 picioare. [1])

Prin taxe de tot felul, prin întârzierĭ forţate, impuse sub cuvânt de carantină Rusia făcuse ca o tonă de marfă să fie cu 22 leĭ maĭ scumpă de la Bosfor la Galaţĭ, de cât de la Bosfor la Odessa, deşi este aceiaşĭ depărtare de la Bosfor la orĭ-care dintre aceste două porturĭ. Ast-fel stând lucrurile nu era destul de a decreta libertatea navigaţieĭ pe Dunăre într'un tractat, fie chiar de importanţa celuĭ din Paris, ci trebuea să se ea măsurĭ ca, în fapt, această libertate să devie posibilă. De aceia „în scopul de a realisa“ cele de maĭ sus, tractatul din Paris, art. XVI, instituește „o comisiune, în care Francia, Austria, Marea-Britanie, Prusia, Rusia, Sardinia şi Turcia, vor fi, fie-care, representate printr'un delegat, care comisiune avea drept misiune de a *arăta şi face să se execute lucrările necesare începând de la Isaccea, pentru a curăţi gurele Dunăreĭ, precum şi părţile din mare vecine lor, de năsipurile şi alte corpurĭ ce le astupă, în scopul de a aduce apele fluviuluĭ şi ale măreĭ în cele maĭ bune condiţiĭ posibile pentru navigabilitate.—Pentru acoperirea cheltuelilor făcute cu aceste lucrărĭ, precum şi a cheltuelilor lucrărilor care aŭ de scop de a asigura şi înlesni navigaţia la gurele Dunăreĭ se va putea percepe taxe fixe, în proporţiĭ*

1) Sur Les Travaux Techniques de la Commission... Européenne Du Danube, p. 4.

convenabile, hotărâte de către comisiune cu majoritate de voturĭ, cu condiţia expresă că sub acest raport ca şi sub cele-l-alte, pavilioanele tuturor naţiunilor să fie tratate cu o perfectă egalitate."

Acesteĭ comisiunĭ, după cum am văzut, tractatul din Paris i-a dat un termen de doĭ anĭ, în lăuntrul căruia toate lucrările trebueau să fie terminate, ear *Comisiunea Europeană a Dunăreĭ* dizolvată şi înlocuită cu *Comisia Statelor Ţărmurene.*

Tractatul din Paris, după cum el însuşĭ declară, nu face de cât să aplice Dunăreĭ principiele tractatuluĭ din Viena în materie de fluviĭ convenţionale.—Acest din urmă tractat nu prevede altă autoritate, pentru ocârmuirea acestor fluviĭ, de cât pe *societatea compusă din representanţiĭ Statelor a căror teritoriĭ sunt despărţite saŭ străbătute de apele aceluiaş fluviŭ.*

In cazul de faţă această Comisie ar trebui să se compue, astă-zĭ, din representanţiĭ Germanieĭ pentru Bavaria şi Würtemberg, şi din representanţiĭ Austrieĭ, Ungarieĭ, Serbieĭ, Românieĭ, Bulgarieĭ, şi Rusieĭ.

La început Comisiunea Europeană a Dunăreĭ nu avea alte atribuţiĭ de cât de a indica şi executa lucrările necesare despotmolireĭ gurelor Dunăreĭ, şi de a pune şi percepe taxele necesare pentru acoperirea cheltuelilor acestor lucrurĭ. Vom vedea, maĭ la vale cum încetul cu încetul, Comisiunea Europeană a Dunăreĭ a devenit o persoană morală de drept internaţional public, *independentă* de puterile ţărmurene, *neutră,* cu puterea deci de a *delibera, decide* şi *executa,*

Este deci, interesant atât din punct de vedere național şi politic, cât şi din punct de vedere de drept internațional public, de a vedea cum s'a desvoltat şi format această comisiune, până ce a dobândit ființa sa de astă-zi. Şi de a descri apoi, organele administrative a acestei instituții, de a arăta atribuțiele sale: deliberative, decizorii, executorii, de a arăta lucrările ce a executat, mijloacele financiare şi personalul tecnic prin care le-a executat, şi de a constata, apoi resultatele tecnice, economice şi politice ce s'aŭ obținut prin lucrările acestei Comisiuni.

Tractatul din Paris din anul 1856, prin care se înființează Comisiunea Europeană a Dunărei, atribueşte acestei Comisiuni numai îndatorirea de a *indica şi executa*, în curs de doi ani, lucrările care trebuesc făcute în gurele Dunărei, şi dreptul de a *aplica* şi *percepe* taxe de la vasele ce vor intra în Dunăre, pentru a acoperi cheltuelile cerute de aceste lucrări. La întrunirea de la anul 1858, când urma să se admită Actul public din 7 Noembrie 1857, representanții puterilor ş'aŭ dat seama că acest termen de doi ani era cu totul neîndestulător.

Vom vedea mai la vale, când vom vorbi despre lucrările comisiunei, că acest timp a fost întrebuințat de personalul tecnic pentru a face oare-care ridicări topografice, ear de către membrii comisiunei în nişte discuții ce nu se mai terminaŭ, asupra alegerei brațului din gurele Dunărei, asupra căruia Comisiunea trebuea să-şi concentreze activitatea sa.

La anul 1858, Austria, vĕzând că Actul public din 7 Noembrie 1857 a fost respins, conveni împreună cu cele-l-alte puterĭ de a prelungi esistenţa Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, din an în an până la 1865. Personalul tecnic al Comisiuneĭ, ajutat foarte mult de d-l. Major Stockes, representantul Mareĭ-Britaniĭ, la acea epocă, în comisiune, s'a pus pe lucru. Acest hotărât bărbat, pe când membriĭ comisiuneĭ îşĭ perdeaŭ vremea cu discuţiĭ interminabile, luă singur toată răspunderea asupra sa, făcênd la gura Sulineĭ nişte lucrărĭ, la început, cu caracter provizor. In acest timp navigaţiunea să făcea fără ordine fiind-că nu exista nicĭ un regulament de navigaţie. Regulamentul conţinut în Actul public din 7 Noembrie 1857, fusese respins, şi odată cu el şi *Comisiunea ţărmureană*, care trebuia să urmeze, în anul 1858, Comisieĭ Europene a Dunăreĭ. *Trebuind însă ca navigaţia să se facă după oare-care norme, Comisiunea Europeană alcătui Actul Public pentru poliţia gurelor Dunăreĭ, din 2 Noembrie 1865.* Acest act răspundea atât de bine uneĭ necesităţĭ reale, în cât cu toţiĭ s'aŭ supus şi aŭ executat acest regulament, ear Conferinţa, care s'a întrunit la Paris la 28 Martie 1866, l'a ratificat, modificând numaĭ articolul 5.[1])

Eată cum s'a dat Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ *dreptul de a legifera.* — Iar pentru a putea ea

1) Cartea Verde a Ministeruluĭ Afacerilor Streine—Chestia Dunăreĭ — Acte şi Documente, paginile 298, 393 şi 399.

însuşĭ executa decizisiele sale, adică a face să se respecte reglementele sale, conferința a pus la dispoziția comisiuneĭ câte-va vase, cu menirea de a staționa în gurele Dunăreĭ.

Conferința de la Londra din 1871, maĭ acordă comisiuneĭ *neutralitatea* în caz de răsboĭ, întinzând-o asupra personaluluĭ administrativ şi tecnic, precum şi asupra lucrărilor şi clădirilor, art. 7;—ear tractatul din Berlin din anul 1877, art. 53, îĭ acordă *„o complectă independență de autoritatea locală“*, confirmând, în acelaş timp„ toate tractatele, actele, saŭ deciziele luate până atuncĭ“ şi îĭ dă dreptul de a alcătui reglemente de navigație, împreună cu delegațiĭ statelor țĕrmurene, pentru partea fluviuluĭ dintre Porțile-de-fer şi Galațĭ. Comisiunea fiind *persoana morală internațională*, independentă şi neutră, i s'a dat şi dreptul de a se exterioriza. In acest scop ea are pavilionul sĕŭ: *roşiŭ*, *alb*, *albastru*, *alb*, *roşiŭ*, cu partea albastră de două orĭ maĭ lată ca cele-l'alte culorĭ, ear pe dânsa are cusute, literile C. E. D.

Comisiunea Europeană a Dunăreĭ este decĭ o persoană morală de drept internațional public, având dreptul de a delibera, face regulamente de navigație, decide şi executa lucrările necesare, de a supraveghea aplicarea regulamentelor de navigație şi poliție fluvială, de a judeca abaterile de la aceste reglemente, numi, plăti şi revoca pe funcționariĭ sĕĭ, independent de autoritățile locale; poate lucra pe canalul fluviuluĭ şi pe țĕrmurĭ independent de Statele țĕrmurene, ear per-

sonalul tecnic şi administrativ precum şi lucrările sale sunt neutre atât în timp de pace cât şi de răsboĭ. Are dreptul de a pune şi percepe taxe la intrarea vaselor în fluviŭ, al căror venit îl întrebuinţează, fără a da seamă statelor ţĕrmurene. Are dreptul dea dobândi imobile pentru serviciul administraţieĭ sale. Ear, pentru aducerea la îndeplinire a tuturor acestor atribuţiĭ, în afară de vasele sale propriĭ, comisiunea are la dispoziţia sa vase micĭ armate, care staţionează la Sulina, câte unul din partea fie-căreĭ puterĭ reprezentate în sînul sĕŭ. Comisiunea fiind o putere neutră şi independentă are şi semnul săŭ de esteriorizare, care consistă în pavilionul sĕŭ special, arătat maĭ sus.

Deliberaţiunile Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ. — Comisiunea se întruneşte de două orĭ pe an, în şedinţă plenară, în lunile Maĭ şi Octombrie, sub preşedinţia, în fie-care sesiune, a unuia dintre delegaţĭ, în ordinea alfabetică franceză a Puterilor, reprezentate în sînul Comisiuneĭ. [1])

Comisiunea se poate întruni şi în sesiune extraordinară după cererea a cincĭ delegaţiĭ. Sesiunile ordinare nu pot avea loc dacă nu sunt presenţĭ, cel puţin, cincĭ delegaţĭ. Deciziunile sunt luate cu majoritate de voturĭ: 1) când este vorba de chestiunĭ de formă; de

1) Vezĭ în cea ce priveşte serviciul interior al Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, Cartea Verde a Ministerluuĭ Afacerilor Streine, — paginele 451—456.

serviciul interior al comisiuneĭ, de raporturile eĭ cu funcţionariĭ sĕĭ, de detaliĭ de executare a hotărîrilor luate de comisiunea întreagă, *de plenum*, art. 12;

2) Când este vorba de a modifica tarifele taxelor de navigaţie stabilite în temeiul articoluluĭ 16 al tractatuluĭ din Paris de la 30 Martie 1856. Pentru chestiele de fond trebue unanimitatea voturilor, şi cu toate acestea o ast-fel de decizie, deşi luată cu unanimitatea voturilor delegaţilor prezenţĭ, nu devine definitivă, de cât dacă nu a fost contestată de către delegaţiĭ absenţĭ, în timp de două lunĭ de la inscrierea eĭ în protocoale.

Comitetul ezecutiv, se compune din toţĭ membriĭ presenţĭ la sediul Comisiuneĭ, orĭ carĭ ar fi numărul delegaţilor şi durata şedereĭ lor la sediul Comisiuneĭ.—Dacă nu rămâne la sediu de cât un singur membru el este investit cu plenitudinea puterilor pentru afacerile urgente, art. 13. Delegaţiĭ prezenţĭ la sediul comisiuneĭ sunt însărcinaţĭ cu rândul, şi câte o lună fie-care, unul cu administraţia şi altul cu afacerile financiare, ear dacă unul din aceste locurĭ este liber, el revine, de drept, celuĭ dintre delegaţĭ, care de maĭ mult timp nu a fost ocupat.

Comitetul executiv închee, când crede necesar, proces-verbal asupra deliberaţiunilor sale. Acest comitet corespunde cu diferitele serviciĭ numaĭ în scris. Corespondenţa administrativă este semnată de delegatul însărcinat cu administraţia, iar cea privitoare gestiuneĭ casierieĭ este semnată de delegatul însarcinat

cu finanțele.—Când sunt chestiunĭ importante Comitetul executiv, consultă, tot-d'a-una pe membrii absenţĭ, şi, dacă în cazurĭ urgente, ea oare-carĭ mĕsurĭ, el încunoştiinţează imediat pe membriĭ absenţĭ.

Comitetul executiv hotărăşte, cu majoritate de voturĭ, în toate cazurile când, în şedinţele plenare se poate hotărî numaĭ cu majoritate; iar când sunt chestiĭ pentru care se cere unanimitatea, atuncĭ Comitetul executiv anunţă telegrafic pe membriĭ absenţĭ, şi aşteaptă 10 zile rĕspunsul lor. După trecerea acestuĭ termen Comitetul ordonă executarea chiar dacă nu primeşte rĕspunsul membrilor prevestiţĭ.

Când se întâmplă că la sediul Comisiuneĭ nu s'ar afla de cât un delegat, şi acesta trebue să plece, el lăsa direcţia afacerilor, unuia dintre şefiĭ de serviciŭ din Galaţĭ, după ce însă, a prevestit telegrafic pe colegiĭ sĕĭ [1]).

Supraveghierea executăreĭ reglementelor.—Comisiunea supraveghiază executarea reglementelor prin intermediul inspectoruluĭ navigaţiuneĭ Dunăreĭ de jos, şi, prin căpitanul portuluĭ Sulina. [2])

Reşedinţa inspectoruluĭ este la Tulcea, de unde nu poate lipsi fără voia Comisiuneĭ. Autoritatea inspectoruluĭ se întinde de la Galaţĭ până la Sulina,

---

1) Cartea Verde a Ministeruluĭ Afacerilor streine, Chestia Dunăreĭ, pag. 453 şi 454.

2) Instrucţiĭ speciale a Inspectoruluĭ Navigaţiuneĭ Dunăreĭ de jos făcute în temeiul Actuluĭ Public din 2 Noembrie 1865 şi Actuluĭ Adiţional acestuia.

afară de portul Sulineĭ, care se află sub autoritatea căpitanuluĭ portuluĭ Sulina. Amândoĭ aceştĭ funcţionarĭ, sunt numiţĭ de către Comisiunea Europeană a Dunăreĭ, fără distincţie de naţionalitate. Ea singură iĭ poate revoca.

Inspectorul este asistat de patru supraveghetorĭ pe patru secţiunĭ:

1) Secţiunea dintre Isaccea şi Tratalul, saŭ furca braţuluĭ sfântu Gheorghe; a 2-a Secţiune de la Tşatalul Sfântuluĭ Gheorghe inclusiv cu gura Păpădieĭ din Canalul Sulineĭ; a 3-a de la gura Păpădieĭ până la Mila No. 18; a 4-a secţie până la limita *amonte* a portuluĭ Sulina. — Supraveghetoriĭ secţieĭ a 2 şi 3 trebue să locuiască în secţia lor. Din personalul supraveghereĭ maĭ face parte serviciul de pilotaj, având un şef pilot fluvial la Galaţĭ, şi un sub-şef la Sulina.

Inspectoriĭ prin eĭ înşuşĭ, şi ajutaţĭ de asistenţiĭ lor, trebue să ţie la curent Comisiunea, de tot ceea ce priveşte serviciul navigaţiuneĭ, şi se raporteze în fiecare săptămână Comisiuneĭ, şi şefuluĭ serviciuluĭ technic din Sulina, starea adâncimeĭ canaluluĭ. Eĭ aŭ în sarcina lor, maĭ cu seamă, poliţia fluvială.[1])

Comisiunea exercită puterea judecătorească, în modul următor: Contravenţiunile la regulamentul poliţieĭ fluviale, la poliţia portuluĭ Tulcea, la serviciul de pilotaj, sunt judecate de inspector şi

1) Instrucţiĭ speciale a Inspectoruluĭ navigaţiuneĭ Dunăreĭ de Jos făcute în temeiul Actuluĭ Public din 2 Noembrie 1865 şi a Actuluĭ Adiţional acestuia.

căpitanul portuluĭ Sulina, fie-care în serviciul sĕŭ, în prima instanţă, aplicând amendele potrivit regulamentelor în vigoare [1]). — Eĭ nu pot însă judeca chestiile civile de daune interese. Pentru aceasta, în afară de pedepsele ce pot fi date de inspectorĭ şi asistenţiĭ lor în numele Comisiuneĭ, saŭ de Comisiune însuşĭ, părţile care voesc să obţie şi reparaţiunĭ civile, trebue potrivit art. 106 a regulamentuluĭ din 2 Noembrie 1865, să se adreseze tribunalelor competente. Părţile judecate de către inspectorul fluvial şi de către căpitanul portuluĭ Sulina, pot face apel înaintea Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ. Conform art. 4 a regulamentuluĭ serviciuluĭ interior al Comisieĭ Europene a Dunăreĭ „delegaţiĭ care sunt prezenţĭ la Comisiune în numĕr de cel puţin treĭ, judecă ca tribunal de a doua şi ultimă instanţă, apelurile făcute la comisiune contra condamnaţiunilor pronunţate de către inspector şi căpitanul portuluĭ Sulina, în materie de poliţie fluvială".

Serviciul Farelor. — La 1856 navigaţiunea era servită de două fare, unul la Sulina cu lumina albă, şi altul la insula Şerpilor. Ambele depindeaŭ de administraţia generală a farelor otomane. De la 1879 Martie 31, ambele fare aŭ fost cumpărate de Comisiune. La 1859 Comisiunea a instalat la gura braţuluĭ Sfîntuluĭ Gheorghe un far de prima mărime,

1) Voisin Bey, inspecteur gl. des ponts et chaussèes : Notice sur les Travaux D'Amélioration de L'Embauchure du Danube et du Bras de Soulina, pag. 124.

pentru a putea fi văzut la o depărtare de 14 mile. Apoĭ alte două farurĭ de a 3-a ordine a fost făcute la Sulina, la capătul diguluĭ de la Nord şi Sud a portuluĭ. In fine între farul Sulina şi cel de la capătul cheiuluĭ de Sud s'a aşezat un al doilea foc verde fix, sistem Lyth, de al şaselea ordin, pentru a putea indica şenalul dintre digurĭ. Osebit de aceste Comisiunea a aşezat în mare şuerătorĭ şi clopote automatice, pentru a indica locurile primejdioase navigaţiuneĭ [1]). Vezĭ planul No. 1.

Serviciul pilotajuluĭ.— Osebit de acestea, comisiunea a instituit un serviciu de pilotaj.—Pilotajul de la gura Sulineĭ saŭ pilotajul de bară, şi pilotajul fluvial, despărţit maĭ târziŭ în pilotajul de zi şi de noapte. Potrivit Actuluĭ Public din 2 Noembre 1865, relativ la navigaţiunea pe gurele Dunăreĭ, „orĭ-ce vas, fie cu vapor, fie cu pânză, măsurând maĭ mult de 60 de tone nu poate pâşi în trecătoarea Sulineĭ, fie pentru a eşi în mare, fie pentru a intra în Dunăre, fără a avea pe bord un pilot brevetat al Comisiuneĭ. Această disposiţie nu se aplică vaselor care fac călătorii periodice pe Dunăre“. [2]) In acest scop funcţionează la Sulina un corp special de piloţĭ brevetaţĭ, în urma unuĭ examen. Corpul piloţilor este pus sub comanda unuĭ şef pilot şi a căpitanu-

1) Voisiu Bey, paginile 99—106; şi, Memoire sur les Travaux d'amélioration du Cours du bas—Danube executés par la Comuission Europécnne entre 1873—1886, pagina 9.

2) Cartea Verde.—Min. Af. Str. p, 370. Art, 13,

luĭ portuluĭ Sulina. [1]) Numărul piloţilor a variat mereŭ. Serviciul pilotajuluĭ de noapte a fost regulat în 1879. De la această dată s'a stabilit o comunicaţie directă între farul din Sulina şi corpul piloţilor. Serviçiul faruluĭ celuĭ mare indică, prin nişte semnale convenţionale, vasele care să apropie, pentru a intra în port. La vederea acestuĭ semnal un vaporaş numit *pilotină* pleacă în întâmpinarea luĭ, ducându-ĭ pilotul pentru al conduce la intrarea în port. Până la 1885 s'a plătit taxe speciale pentru pilotaj, dar de la această dată încoace taxele de pilotaj aŭ fost asimilate taxelor de navigaţiune propriŭ zisă, şi introduse în bugetul general al comisiuneĭ.

Tot de la anul 1885 piloţiĭ de bară sunt plătiţĭ fix:

Capul piloţilor . .	8000	frc. pe an.
Sub capul piloţilor .	6000	„ „ „
Pilotul	4000	„ „ „ [2])

De la 13 Noembrie 1887 s'a instituit fondul de retragere a piloţilor de bară, saŭ de la gura Sulineĭ,— plătindu-se 5000 leĭ piloţilor, care aŭ servit 20 de anĭ; 10,000 leĭ capuluĭ piloţilor pentru 20 anĭ serviţĭ. Dacă, însă înaintea acestuĭ termen un pilot devine impropriŭ serviciuluĭ din causă de accidente, saŭ din causă de bătrâneţe, după 10 anĭ de serviciŭ, să dă piloţilor o indemnisare de 2000 frc., capuluĭ piloţilor, de două orĭ atât, sub-capuluĭ piloţilor una dată şi jumătate.

1) Actul public din 2 Noembrie 1865.
2) Voisin Bey—*op. cit.*—pag. 109 şi 110.

Navigaţiunea ameliorându-se la gura Sulinei, ş începând să intre vase de un tonaj maĭ mare, Comisiunea a trebuit să instituească şi un corp de piloţĭ fluvialĭ, pus sub autoritatea inspectoruluĭ general al navigaţiuneĭ Dunăreĭ de jos.

Aceştĭ piloţĭ sunt de două clase.—Clasa întâia pentru vasele cu vapor, clasa II-a pentru vasele cu pânză. — De la 1888 Piloţiĭ fluvialĭ de clasa întâia sunt plătiţĭ 4000 şi 3500 frc. anual, iar de clasa II-a, 2500 şi 2000 frc. anual. Prin regulamentul de la 9 Martie 1888 s'a instituit şi pentru eĭ un fond de retragere.

Serviciul de scăpare de inecăciune. — La 1857, un an după înfiinţarea Comisiuneĭ s'a instituit un serviciu pentru a veni în ajutorul vaselor şi oamenilor în cas de naufragiu (sauvetage), având un vaporaş cu toate necesarele.—Acest serviciu a fost reorganisat la 1 Ianuarie 1884, şi se compune dintr'un cap-pilot, un sub-cap, din piloţiĭ de bară şi din toţĭ mateloţiĭ tuturor vaselor Comisiuneĭ.—Acest serviciu funcţionează sub direcţia căpitanuluĭ portuluĭ Sulineĭ. Tot în1884 Comisiunea a alcătuit regulamentul acestuĭ serviciŭ, complectat prin suplimentul de instrucţiĭ din 1890. Potrivit acestuĭ regulament piloţiĭ bareĭ precum şi toţĭ marinariĭ pilotinelor cu vapor, saŭ imbarcaţiunilor cu rame, trebue să se imbarce imediat pe vaporul acestuĭ serviciu, şi să plece în mare pentru a da ajutor naufragiaţilor, de îndată ce primesc ordinul căpitanuluĭ portuluĭ. Pentru a se putea obişnui

cu mişcările vaporuluĭ acestuĭ serviciu, personalul trebue să facă exerciţiĭ, cel puţin odată pe lună, în plină mare, sub comanda capuluĭ piloţilor.

Vasul acestuĭ serviciŭ este în orĭ-ce moment gata de plecare. Piloţiĭ carĭ se disting prin expunerea persoaneĭ lor, sunt rĕsplătiţĭ de Comisiune, în raport cu curajul şi inteligenţa de care aŭ făcut probă, Art. 9.

Ceĭ care arată rea voinţă, sau nesupunere sunt pedepsiţĭ cu suspendarea de la 15 zile până la 2 lunĭ, de către căpitanul portuluĭ. Aceĭ care vor fi fost suspendaţĭ de maĭ mult de două lunĭ în cursul unuĭ an, precum şi aceĭ care fără motiv bine cuvântat, aŭ lipsit la chemarea de a eşi în mare, fie pentru a face exerciţiu, fie pentru a merge în ajutor în caz de naufraj, sunt destituiţĭ de Comisiunea Europeană, art. 10.[1])

Serviciul Sanitar.—Construcţia Spitaluluĭ Comisiuneĭ a fost începută în anul 1867 şi sfîrşită în anul 1869. Până în anul 1873 serviciul medical a fost îndeplinit de doĭ medicĭ. Cea maĭ mare parte a marinarilor îngrijiţĭ în spitalele Comisiuneĭ sunt dintre aceĭ de pe vasele cu pânză. — Ceĭ de pe vapoare aŭ maĭ multă îngrijire pe vas. In aceste spitale se primesc, pe lângă marinarĭ şi locuitorĭ din Sulina.

In anul 1871 aŭ fost ingrijiţĭ în spitalul Comisiuneĭ 3 locuitorĭ din Sulina. Iar de la această dată până la anul 1885 s'aŭ îngrijit, anual, câte 60 locuitorĭ din

1) Voisin Bey, fila 120-124.

Sulina, dându-se câte aproape 1500 consultaţiunĭ gratuite.

In anul 1890 s'aŭ căutat în spitalul marineĭ 411 bolnavĭ, adică:

Marinarĭ îngrijiţĭ cu plată	18
„ „ gratuit	90
Lucrătorĭ aĭ Comisiuneĭ	122
Locuitorĭ din Sulina îngrijiţĭ cu plată	33
„ „ „ „ gratuit	188

Numărul zilelor de îngrijire din spital aŭ fost de 3,375 în anul 1900. Dintre aceştĭ bolnavĭ a murit 30, dintre care 14 de frigurĭ tifoide, toţĭ făcând parte din populaţia săracă a oraşuluĭ. [1])

În anul 1891 a fost îngrijiţĭ în spitalul Marineĭ 546 de bolnavĭ, dintre care 18 aŭ rămas în căutarea spitaluluĭ şi în anul viitor.

Dintre aceştia s'aŭ vindecat	496.
„ „ aŭ murit .	23.

Spitalul a primit 117 bolnavĭ maĭ mult de cât în anul trecut, iar consultaţiunile gratuite aŭ atins numărul de 6151, dublu de cât în anul trecut.

In anul 1892 numărul bolnavilor îngrijiţĭ în spital aŭ fost de 531, dintre carĭ 27 eraŭ încă în căutare la finele anuluĭ 1891.—Dintre aceştia:

s'aŭ vindecat saŭ ameliorat . . .	476
aŭ murit	35
aŭ rĕmas în căutare la finele anuluĭ	20

Numĕrul bolnavilor a fost în acest an ceva maĭ mic

1) Voisin Bey fila 124-127.

de cât în anul trecut. Boalele cele maĭ dese aŭ fost acele care atacă aparatul respirator. Bronco-pneomonia este în capul listeĭ, apoĭ vine pneumonia.—Frigurile tifoide aŭ cauzat 3 morţĭ. -- Consultaţiunile gratuite, atât la spital cât şi în oraş, aŭ atins cifra de 5078.—[1])

In anul 1893 epidemia *holereĭ* a bântuit maĭ multe localităţĭ de pe malurile Dunăreĭ, şi maĭ cu seamă Sulina. Numărul bolnavilor îngrijiţĭ în spitalul marineĭ a fost cu mult maĭ mare de cât în alţĭ anĭ. In totul a fost 641 bolnavĭ, dintre carĭ 88 atinşĭ de holeră. Boalele obişnuite aŭ fost în număr de 553. Dintre aceştia aŭ murit 41; de febră tifoidă 12, de tuberculosă 6, de mizerie phiziologică 5, de pneomonie 4. S'a dat în acest an 4811 consultaţiunĭ gratuite. Holera a apărut la Sulina la 3 August. După câte-va zile spitalul a devenit neîndestulător. La 7 August s'a inregistrat 27 cazurĭ, iar la 9 August 39 de cazurĭ. In oraş boala cuprinsese aproape toate cartierile. Maĭ bine de 2000 de oamenĭ aŭ părăsit Sulina. Vasele care încărcau în port nu aŭ fost nicĭ ele scutite. Steamerul Englez „Munificent“ a avut 7 bolnavĭ, dintre carĭ 6 aŭ fost îngrijiţĭ la spital. Unul dintre aceştĭ bolnavĭ a fost isbit de boală cu aşa de mare violenţă în cât marinariĭ n'aŭ avut vremea de a'l transporta la spital şi l'au svârlit în mare. Numărul oficial al holericilor, în tot

---

1) Estract din rapoartele anuale ale serviciuluĭ sanitar a Comisiuneĭ.

timpul cât a durat epidemia, adică, din August până la Decembrie, a fost de 336. La spitalul marineĭ aŭ fost îngrijiţĭ 88. Dintre aceştia 54 aŭ fost vindecaţĭ, ceea-ce face o mortalitate de 38,64%. Ceĭ-l'alţĭ 248 de bolnavĭ aŭ fost îngrijiţĭ, saŭ la domiciliu, saŭ în baracele lazaretuluĭ. Dintre eĭ 110 s'aŭ tămăduit, 138 aŭ murit, ceea-ce face o mortalitate de 55,64%. Comparând această din urmă cifră cu cifra mortalităţeĭ din spital se constată o diferenţă foarte mare. Această diferenţă se explică prin faptul că instalaţia spitaluluĭ are un confort mult maĭ mare şi că îngrijirea bolnavilor a putut să fie maĭ susţinută [1]).

In an. 1894, bol. în spit. 485, morţĭ 32, Cons. grat. 5102
„ „ 1895, „ „ „ 429, „ 35, „ „ 5102
„ „ 1896, „ „ „ 436, „ 26, „ „ 5376
Mateloţĭ 134
Lucrătorĭ aĭ Comisiuneĭ E. A. D. . 183
Sulinioţĭ. 119
„ „ 1897 bol. în spit. 424, morţĭ 19, cons. grat. 4840
Mateloţĭ 91
Lucrătorĭ aĭ C. E. D. 168
Sulinioţĭ 165
„ „ 1898 bol. în spit. 454, morţĭ 19, consult grat. 4724
„ „ 1899 „ „ „ 416, „ 14, „ „ 5223
„ „ 1090 „ „ „ 422, „ 19, „ „ 4496
dintre carĭ: marinarĭ de rĕsboiŭ şi de comerciŭ 127
Lucrătorĭ aĭ C. E. D. 73
Sulinioţĭ 229

1) Estract din apoartele anuale ale serviciuluĭ sanitar a Comisiuneĭ.

In an. 1901, bol. în spit. 521, morţĭ 18, cons. grat. 4496.

Serviciul tecnic.—*Lucrările de la Sulina şi din delta Dunăreĭ* [1]).

Maĭ înainte de a arăta motivele ce aŭ determinat pe Comisia Europeană a Dunăreĭ de a alege, şi a'şĭ concentra activitatea sa asupra braţuluĭ Sulineĭ, să arătăm starea în care se găsea Delta Dunăreĭ la anul 1856. Pentru aceasta vom lua întocmaĭ descrierea Locotenentuluĭ general Sir Iohn Stokes, care la înfiinţarea Comisiuneĭ Europene avea, în armata engleză, gradul de maior, şi care a fost delegatul Mareĭ Britaniĭ în această Comisiune, de la anul 1856 până la anul 1871 [2]). „Comisiunea Europeană când s'a întrunit pentru întâia dată, la 1856, se găsea în această situaţie: în ceea-ce priveşte mijloacele financiare necesare, pentru a'şĭ putea îndeplini sarcina sa, ea depindea de Turcia, care se angajase a procura mijlóacele necesare, refuzând în această privinţă, intervenţia celor-l'alte puterĭ. Comisiunea nu avea alt mijloc de a învinge greutăţile şi primejdiele de tot felul, carĭ stăteaŭ în faţa navigaţiuneĭ. Comerciul era

1) Serviciul technic al Comisiuneĭ Europene a fost condus de la 1856 până la 1872 de Dl. Charles Hartley, astă-zĭ Sir Charles Hartley, rămas de la această dată numaĭ ca inginer consultant, vizitând Delta Dunăreĭ în fie-care primăvară. De la anul 1872, şi până astă-zĭ, acest serviciu este condus, în calitate de inginer şef cu reşedinţa la Sulina, de Dl. Charles Kühl.—

2) Această descriere este făcută în Journal *Of The Society Of Arts*, 1890, tradusă în parte, în *nota* de la pag. 10 şi 11. Voisin Bey, opul citat.

împedeçat de tot soiul de obstacole. Singurele vase care puteaŭ naviga, eraŭ numaĭ acele de 150 — 300 butoae marine[1]) şi chiar acestea nu puteaŭ tot-d'a-una trece peste numeroasele băncĭ de nisip, ce eraŭ pe fundul fluviuluĭ, şi peste banca de nisip din mare, de la gura Sulineĭ, fără a fi nevoite să descarce, în parte, marfa lor, în alte vase maĭ micĭ, saŭ în caice. Vasele maĭ marĭ, care nu pot naviga fără lest, ridicaŭ foarte încet cursul cotit al fluviuluĭ, împinse câte-o-dată de vânt, trase, maĭ adesea-orĭ, la edec cu mare greutate, maĭ cu seamă când vântul le bătea în faţă, ceea-ce era aproape inevitabil pe un fluviu atât de cotit. Pentru a ajunge la Galaţĭ saŭ la Brăila, spre a se încărca cu cereale, le trebuia adesea-orĭ, săptămânĭ întregĭ. Unele vase se remorcaŭ, deşi pe atuncĭ eraŭ puţine remorchere, şi cu un preţ foarte ridicat. Greutăţile la vale a vaselor încărcate eraŭ încă şi maĭ marĭ, de cât când se duceaŭ la deal încărcate cu lest. Primăvara apele aveaŭ o adâncime convenabilă navigaţiuneĭ, toamna însă, apele fiind în general micĭ, vasele se înămoleaŭ, de obişnuit, în băncile de nisip, şi trebuia să stea acolo până ce venea alte vase şi le descărca în parte. Porturile Sulineĭ, Tulceĭ, Galaţuluĭ, Brăileĭ, conţinea flotile întregĭ de asemenea vase, stăpânite şi mănuite de o populaţie de mateloţĭ streinĭ carĭ nu preţuiaŭ maĭ mult de cât piraţiĭ."

1) Un butoi, tonneau, este egal cu 2000 livre, saŭ 40 picioare cubice capacitate.

De îndată ce un vas se înisipea trebuia să recurgă la aceştĭ oamenĭ pentru a'l uşura. Eĭ îl uşuraŭ într'adevĕr, furându-ĭ o bună parte din grâul ce li se confia. Piloţiĭ eraŭ, de obişnuit, uniţĭ cu eĭ, şi le procura veniturĭ, făcând ca vascle, ce se încredinţaŭ conducereĭ lor, să se înisipească, chiar atuncĭ când le era posibil se evite inisipirea, dacă ar fi mănuit cârma în mod conştiincios. Cele maĭ multe neorândueli şi nenorocirĭ se întâmplaŭ la Sulina în gura fluviuluĭ şi la eşirea în mare. Ajuns la Sulina un vas trebuia maĭ întâiŭ să se uşureze, descărcând o parte din cuprinsul sĕŭ în alt vas, aşa fel ca să nu se adâncească maĭ mult de 2m,44 (8') în apă; trebuea apoĭ să aştepte un timp frumos pentru a eşi în radă împreună cu caicele în care, în parte, se descărcase, pentru a se reîncărca. De îndată ce venea un vânt maĭ tare, caicele în care se făcuse descărcarea uşurătoare, nu maĭ puteaŭ fi ţinute în largul apeĭ, de oare-ce nu eraŭ, ca în port, legate de cheiŭ, ci trebuiaŭ, pentru a nu se îneca, de a fi iute aduse în fluviu, când foarte adese-orĭ se înecaŭ cu marfă cu tot. Câte odată vasele din radă care se aflaŭ sub ancoră eraŭ împinse de vânt către coastă.

Cea maĭ mică nenorocire ce putea să se întâmple unuĭ vas era *să nu* plece din radă *cu atâta grâŭ cu cât sosise...* în afară de aceasta, putea să i se întâmple orĭ-ce." Braţul Sulina, care a fost ales de Comisiunea Europeană a Dunăreĭ, era la 1856 plin de cotiturĭ. (Vezĭ planul I). „Acest braţ, după cum

spune Sir Charles Hartley are la apele marĭ, 2/27 din volumul total al Dunăreĭ, şi când fluviul are 2m,75 deasupra măreĭ, la tşatalul saŭ furca Sfântuĭ Gheorghe, atuncĭ braţul Sulina are un debit de 680 m, cubĭ, pe secundă. Când însă apele sunt micĭ şi nivelul este de 0,30c., în acelaşĭ punct, deasupra măreĭ, debitul braţuluĭ se reduce la 150 m. c. pe secundă. [1]) In timpul apelor marĭ extraordinare când panta de scurgere a braţuluĭ Sulina este de 0m048, pe kilometru, debitul braţuluĭ este de 2000 m. cubĭ pe secundă. Debitul braţuluĭ Sulina variază în raportul de la 1 la 13, iar viteza curentuluĭ de la 800m., la 7 kil 25, pe oră. Greutatea materiilor pământoase ţinute în suspensie variază între 27 grame minimum şi 1 kil. 925 grame maximum, la un metru cub de apa, adică în raport de 1 la 70.

Mijlociea volumuluĭ anual de nămol transportat de braţul Sulina şi dus în mare este de 5 milioane tone anual. Când Comisiunea Europeană a ales braţuluĭ Sulineĭ, cursul acestuĭ braţ, în lungime de 84 kilom., avea o şerpuire de 11 curbe, avênd fie-care o rază de cel puţin 300 m. în afară de alte nûmeroase curbe, de o rază maĭ mare. Fundul braţuluĭ avea zece băncĭ de nisip, deasupra cărora adâncimea apeĭ varia între 2m,50 până la 4m. adâncime".

„Lărgimea părţeĭ superioare varia de la 140 metrĭ

1) Vezĭ, în tot ceea-ce priveşte starea în care se afla braţul Şulineĭ la 1856, Conferinţa ţinută la Londra 1885, de Sir Charles Hartley *„Les voies Navigables de L'Europe"*. Traducţia franceză, pag. 88—99.

la 250 metrĭ, şi lărgimea jumĕtăţeĭ a doua varia de la 185 metri la 230 metri. Primile proecte privitoare stabilireĭ uneĭ adâncimĭ minime de 4 m., 60 cm. pe tot braţul, a fost conceput în vederea strâmtăreĭ fluviuluĭ, la lărgimea pe care însuşĭ natura părea să o fi indicat ca îndestulătoare, pentru menţinerea adâncimeĭ dorite“ [1]).

Carĭ sunt cauzele, *care aŭ determinat pe comisiunea Europeană a Dunăreĭ, de a alege braţul Sulina, şi nu braţul Kilia, saŭ braţul Sfântuluĭ Gheorghe?* Braţul Kilia spune „Memoriul din 1876 asupra Lucrărilor de Amelioraţiune Excutate la gurele Dunăreĭ“ ([2]) a fost îndepărtat, la început, ca printr'o înţelegere tăcută, cu toate avantajele aparente, pe care le presenta, prin volumul apelor sale şi prin înclinarea talveguluĭ sĕŭ.

Cee-ce a pricinuit această tăcută înţelegere a fost: faptul marelor potmolirĭ, care se aflaŭ în marea Neagră, în faţa celor opt guri, prin care se varsă în mare, braţul Kilia; şi fiind-că configuraţia acestor opt gurĭ este foarte mişcătoare, şi Comisiunea s'a temut că pentru a crea, prin lucrărĭ artificiale, o stare permanentă de bună navigaţie, la orĭ-care dintre gurele acestuĭ braţ, ar fi trebuit să facă cheltuelĭ enorme. Şi ştim, că situaţia financiară a comisiuneĭ nu era, la început, de loc regulată, maĭ cu seamă că Turcia

1) Sir Charles Hartley, opul citat.

2) Memoire sur les Travaux d'Amelioration Executées aux Embouchures du Danube par la Commission Européenne. Galaţĭ 1867.

se opusese la orĭ-ce punere de taxe, făgăduind că va procura mijloacele financiare, pe care maĭ târziŭ neputându-le procura, a admis principiul taxelor pe navigaţie. Braţul Kilia fiind esclus, Comisiunea trebuea să aleagă între braţul Sulina şi braţul sfântuluĭ Gheorghe. Braţul Sulina a atras atenţia Comisiuneĭ prin faptul că se varsă în mare prin o singură gură, şi că, de rĕŭ de bine, tot-deauna s'a navigat pe acest braţ, şi se credea că va fi destul de a face oare-care îmbunătăţirĭ pentru a obţine rezultate satisfăcătoare [1]).

Braţul Sfântuluĭ Gheorghe era recunoscut superior braţuluĭ Sulineĭ. Cursul sĕŭ era maĭ drept, maĭ larg, şi maĭ adânc. Osebit de acestea, drumul de la Constantinopol până la Galaţĭ era maĭ scurt, pe acest braţ, de cât pe cele-l-alte două braţe ale Delteĭ.

La Octombre 1857 delegaţiĭ Mareĭ-Britaniĭ, Austrieĭ, Sardinieĭ, Turcieĭ se pronunţară în favoarea braţuluĭ sfântuluĭ Gheorghe, iar Francia, Prusia, Rusia se pronunţară în favoarea braţuluĭ Sulineĭ.

Ce e drept delegatul Rusieĭ de şi s'a pronunţat pentru braţul Sulineĭ, a opiniat că ar fi maĭ bine.... dacă s'ar alege braţul Kilieĭ. Discuţiunile continuară fără nicĭ un resultat până în 1858. — Puterile semnatare ale tractatuluĭ din Paris, văzând aceste lungi discuţiĭ, numiră, de comun acord, o comisiune *pur tecnică* pentru a studia chestia. Această comisiune

1) Voisin Bey—opul citat—pagina 413.

tecnică s'a pronunţat în favoarea braţuluĭ sf. Gheorghe.—Inginerul şef al Comisiuneĭ, atuncĭ Sir Charles Hartley, făcuse deja planurile, şi în ipotesa alegereĭ braţuluĭ S-ftu Gheorghe. In acest scop el prevăzuse la gura Kedril, a acestuĭ braţ, două cheiurĭ, aproape paralele, până să ajungă la o adâncime convenabilă în apele măreĭ.—Comisiunea tecnică s'a pronunţat contra acestuĭ plan şi a opiniat că ar trebui să să facă un canal artificial cu ecluze.—Pentru acest din urmă plan s'a pronunţat şase guverne interesate, din fericire însă nu s'a putut obţine unanimitatea Puterilor.

La 31 Ianuarie 1859 Sir Charles Hartley a presentat Comisiuneĭ planurile şi devisile întocmite în ipotesa construireĭ unuĭ canal cu ecluze, care ar fi costat 17,500,000 fr. Această sumă părând cam mare, iar pe de altă parte, cum tocmaĭ atuncĭ se pusese în circulaţie linia ferată Cerna-Voda Constanţa, Puterile hotărâră de a amâna provisoriŭ orĭ-ce lucrărĭ, până se va vedea ce concurenţă va face această cale ferată braţuluĭ Sulina, la gura căruia începuse deja, din 1858, a se face oare-care lucrărĭ, de şi cu caracter provizor.

Incă din anul 1857, pe când comisiunea discută încă... asupra căruĭ braţ al gurelor Dunăreĭ să se concentreze, maĭ în special, atenţia eĭ, se începuse a se face la gura Sulineĭ nişte lucrărĭ provizoriĭ, maĭ bine zis, lucrărĭ de încercare, pentru a face un canal navigabil în marea Neagră, tăind banca de nisip de la gura Sulineĭ, provenită din depunerile apelor

Dunărei. Aceste lucrări fură începute la 21 Aprilie, anul 1858 şi finite la 31 Aprilie 1861.

Cheiul de la nordul portuluĭ Sulina trebuia să aibă 4631 picioare inglezeştĭ saŭ 1412 m. lungime, cel de sud 3000 picioare, saŭ 915 metrĭ. In timpul când *comisia tecnică internaţională* de la Paris, cerceta planurile şi devizele pentru gura Sfântuluĭ Gheorghe, după cum am arătat maĭ sus, i s'a supus şi planurile acestor lucrărĭ provizoriĭ de la gura Sulineĭ.

Comisiunea tecnică le-a condamnat de la început, zicând că aceste lucrărĭ să fie imediat părasite căcĭ se va cheltui, fără a obţine vr'un rezultat pentru navigaţie. In ast-fel de condiţiĭ s'aŭ început lucrările de la gura Sulineĭ, cu caracter provizor, rămase maĭ târziŭ definitive, după ce s'a văzut rezultatele la care s'a ajuns. A fost, însă un moment când se credea că totul va rămâne în părăsire, fiind-că Comisiunea nu se pronunţase, pe care braţ se vor face lucrările definitive, ear în potriva lucrărilor provizoriĭ de la gura Sulineĭ se urzeaŭ tot felul de intrigĭ... Se scria guvernuluĭ din Anglia şi altor guverne, că de se va lucra după planurile inginerului Hartley vor lăsa a se arunca baniĭ în apă... Unile puterĭ reprezentate în Comisiune doreaŭ de a nu se ajunge la nicĭ un resultat.

Maiorul Iohn Stoks, astă-zĭ locot.-general şi *sir* Iohn Stoks, delegatul Anglieĭ din anul 1866 şi până la 1871 în Comisia Danubiană, primise chiar ordine de la guvernul seŭ, de a face să se înceteze lucră-

rile... Insă acest bărbat extra-ordinar având încredere în sistemul lucrărilor inginerului Hartley, îl acoperi cu marea sa autoritate, continuând lucrările, chiar contra ordinilor guvernuluĭ sĕŭ. Graţie acesteĭ încrederĭ şi tenacităţĭ apostolice a maioruluĭ Iohn Stoks, lucrările de la gura Sulineĭ aŭ înaintat aşa de mult, în cât la anul 1861 adâncimea canaluluĭ, din mare, de la gura Sulineĭ, printre cele două liniĭ de cheiurĭ, de care am vorbit maĭ sus, ajunsese la 17 picioare engleze, saŭ 5 metrĭ 8 cm., adică cu 8' maĭ mult de cât în anul 1856 [1]).

Adâncimea trecătoareĭ de la gura Sulineĭ a variat.

în	1872	între	17'	picioare	5m., 18	şi	$15'^3/_4$	4m. 80
„	1863	„	$16^1/_2$	„	5m., 03	„	$13'^1/_2$	4m. 11
„	1864	„	17'	„	5m., 18	„	$14'^1/_2$	4m. 42
„	1865	„	$18'^1/_2$	„	5m., 64	„	17'	5m. 18
„	1866	„	$17'_3/_4$	„	5m., 41	„	14'	4m. 27
„	1867	„	17'	„	5m., 18	„	16'	4m. 87
„	1868	„	18'	„	5m., 48	„	$16^1/_2$	5m. 03
„	1869	„	$16'^1/_2$	„	5m., 03	„	15'	4m. 57
„	1870	„	$19'^1/_2$	„	5m., 94	„	$16'^1/_2$	5m. 03
„	1871	„	$19^3/_4$	„	6., 02	„	$19\ ^1/_2$	5m94[1])

Aceste douĕ cheiurì, de la gura Sulineĭ au fost transformate din provisoriĭ în definitive, începĕnd de la 1866, când s'a obţinut $17'^3/_4$, lucru care era cu totul neaşteptat, şi s'aŭ terminat la anul 1871. [1])

1) Sir Charles A. Hartley. opul citat—pagina 98.

Vezĭ aseminea „Note sur les Travaux Tecniques de la Comision Européenne du Danube, 1856—1897".

Transformarea cheiurilor provisoriĭ de la gura Sulineĭ în lucrărĭ permanente, şi obţinerea adâncimeĭ de 19' $^3/_4$, în anul 1871, între aceste cheiurĭ „Consecinţa naturală a acestor lucrărĭ precum şi a prelungireĭ diguluĭ de la Sud, a avut drept resultat părăsirea proectuluĭ pentru ameliorarea gureĭ Sfântuluĭ Gheorghe. După atâtea forţărĭ şi cheltuielĭ pentru a ameliora gura Sulineĭ, nu se maĭ putea relua chestia rectificăreĭ braţuluĭ sfântuluĭ Gheorghe.“ [1]) Această strălucită reuşită a pus în evidenţă sistemul inginerului Hartley, care a susţinut de la început că trebue lăsată liberă gura canaluluĭ ce se va alege, iar nu de a o închide prin ecluze. Sistemul Hartley a fost continuat şi îmbunătăţit de inginerul Ch. Kühl, atât la gura canaluluĭ cât şi în fluviu, după cum vom vedea maĭ la vale.

Lucrările făcute în braţul Sulineĭ.—Lucrările făcute în braţul Sulineĭ aŭ fost începute în 1857, când adâncimea era de 2m. 44 (8 picioare ingleze) la etiaj. Intre aniĭ 1857 şi 1865 s'a făcut lucrărĭ la Ceatalul S-tu Gheorghe mila 45; la miciĭ Arganĭ, mila 40; la Gorgova, mila 29; şi Batmiciĭ Cavac, mila 19.

De la 1865 până la 1871 pentru a obţine încă două picioare ingleze saŭ 0,m 61 adâncime la etiaj, s'aŭ executat următoarele lucrărĭ:

1) La Tşatalul S-ftuluĭ Gheorghe . mila 45
2) Tăetura miculuĭ M. . . . . „ 23-24
3) La Gorgova . . . . „ 28-31

1) Note sur les Travaux Techniques de la Commission Européenne du Danube 1856—1897, pag. 7.

4) La Kaloiros . . . . „ 32
5) La miciĭ Arganĭ . . . . . „ 40-41
6) La Batmici-Cavacu de Sus . „ 22
7) La Monodendri . . . . „ 34
8) La Austria . . . . „ 25-26

De la 1872—1879 s'a lucrat numaĭ la întreţinerea adâncimeĭ obţinute, şi în acest interval s'a maĭ făcut lucrările:

1) La Tşatalul Ismail, la bifurcarea Dunăreĭ marĭ cu braţul Tulcea . . . . 54 milă
2) La Austria de Jos . . . . . 24 „
3) „ Gârla Ciobanuluĭ . . . . 35 „
4) „ Venico . . . . 37 „
5) „ Masural . . . . 39 „
6) „ Barajul de la . . . . . . 43 „

In anul 1886 Comisiunea a hotărât a se ajunge la 15 picioare ingleze adâncime, sau 4m., 75 cm, care fu atinsă prin următoarele lucrarĭ:

1) La Ciamurli . . . . 17 milă
2) „ Batmicĭ-Cavak . . . . 10-21 „
3) S'a continuat cu extragerea înăsipirilor.
4) S'a îmbrăcat talusele curbelor cu piatră [1])
5) Săpăturĭ de canal:
1) La Tşatalul S-ftuluĭ Gheorghe
2) „ a 36-a milă „Păpădia"
3) De la mila 42 la mila 43 Argani.

De la anul 1857 s'aŭ facut următoarele lucrărĭ:

1) Memoriul Comisiuneĭ pentru aniĭ 1856—1897, pag. 10. Vezĭ asemenea Planul II.

s'a prelungit digul de la Nord din portul Sulina, apoĭ s'a hotărît a se obţine, în mare, la gura Sulineĭ, şi în port, o adâncime de 23'—24'. In fluviu s'aŭ facut asemenea maĭ mulţĭ pintenĭ, precum şi tăetură de la mila 40½—42⁰, a la Argani pentru a distruge cotul de la mila 41⁰ şi s'a început tăetura de la partea a doua a mareluĭ M care s'a inaugurat în toamna anuluĭ 1902.

Pentru a vedea şi maĭ lămurit lucrările care s'aŭ făcut în Marea Neagră la gura Sulineĭ, în Portul Sulineĭ, în braţul Sulineĭ, în braţul Kilieĭ şi în Dunărea propriu zisă până la Brăila, reproducem conferinţa ţinută la „Congresul Internaţional Inginerese" din 1901 la Glascov, de Dl. Charles Kühl, Inginerul şef al Comisiuneĭ Europene, cu reşedinţa la Sulina:

CONGRESUL INTERNATIONAL DE INGINERI

DIN

GLASCOV 1901

SECŢIUNEA II: CĂI DE APĂ ŞI LUCRĂRI MARITIME

Conferinţa II Mercurĭ 4 Sept.

IMBUNĂTĂŢIRI RECENTE EFECTUATE IN CONDIŢIUNILE DE NAVIGAŢIE ALE BRAŢULUI SULINA ŞI ALE GUREI SALE.

De C. H. Kühl [Membru al Institutuluĭ de Inginerĭ Civilĭ] Londra Inginer rezident al Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ. [1]

Comisiunea Europeană a Dunăreĭ înfiinţată prin tractatul de la Paris de la 30 Martie 1856, este însărcinată cu ameliorarea navigaţieĭ Dunăreĭ de jos, de la Marea Neagră până

Acéstă Conferinţă s'a tradus din limba engleză de însuşĭ d-l Inginer C H. L. Kühl, în unire cu d-l Căpitan de marină, Petre Dimitriade.

unde să sfârseşce navigaţia maritimă (Vezî harta deltei Dunăreï, planul No. II. Lucrărî de artă aŭ fost executate la gura Sulineï şi în braţul Sulineï, de la Sulina până la Ceatalul S-tul Gheorghe, precum şi la Ceatalul Ismail, loc unde braţul Tulcea păraseşce ramura principală a rîuluï. Fluviul din acest punct şi până la Brăila a fost ridicat hydrograficeşce precum şi balisat, nu s'a făcut însă nicï o lucrare de artă, s'a dragat numaï la Ţiglina, un punct situat maï sus de Galaţî, în aniî 1893, 1894 şi 1895, unde sĕ formase o bancă în urma maï multor creşterî anormale. Acéstă bancă sĕ găsea maï jos de confluenţa Siretuluï care este un tribuţar al Dunăreï, însă cât sĕ poate de neregulat în cursul sĕŭ şi care aduce cu el o mulţime de aluviunî. (Vezî Planul No. I).

In 1856 adăncimea braţuluï Sulineï era aproximativ de 8 picióre (2m 44) în timpul apelor micî. La 1857 au început a sĕ face dragarea şi lucrările de artă. In 1862 adâncimea minimă utilizabilă navigaţieï la apele micî (zero) era de 10 picióre (3m 05), crescând până la 11 picióre (3m 35) în 1863. In 1865 se decise a sĕ face noi lucrărî, avênd ca scop de a mări adâncimea braţuluï până la 13 picióre (3m 96) la zero, resultat care fu atins în 1870. Lucrările, coprinzând şi tăerea canaluluï miculuï M, ce avea pe fund o lărgime de 55 metrî şi adăncime de 4,88 metri la zero fură terminate în 1871. De atuncî până în 1879 fondurile băneştî abea eraŭ suficiente numaï lucrărilor necesare pentru adăncimea deja atinsă, de asemenea pentru corectarea celor 5 băncurî din noŭ formate şi care urmau sĕ fie înlăturate spre a putea menţine adăncimea, de asemenea şi la lărgirea tăetureï miculuï M până la 79 metri, şi pentru rectificarea, ce s'a făcut cu succes, prin mijlocul lucrărilor de artă, a unuï banc mare şi periculos ce se formase la Ceatalul Ismail, unde într'un timp, adăncimea apeï descrescuse până la 3m 51.

In 1880 s'a început o nouă serie de lucrărî, coprinzănd treï tăeturî şi lucrările de artă de la Gorgova, pe o lungime

de şése chilometri. Aceste lucrări aveau de scop de a mări adâncimea la zero până la 4m 57 şi de a suprima curbele prea ascuţite formate de maluri în apropiere de Ceatalul S-tul Gheorghe, obstacole cari îngreuiau navigaţia vapórelor de lungime mare. **Tonajul celuĭ maĭ mare Vapor, ce a navigat pe Dunăre în 1880, a fost de 1462 tone de registru net.**

Aceste lucrări, fură terminate în 1886, când adâncimea minimă era de 4m 57. — Două alte tăeturi, făcute în scop de a suprima curbura ascuţită a maluluĭ rîuluĭ, între mila 39 şi 40 şi mila 38, fură terminate în 1889 când adâncimea la zero era de 4m—88. Spre a câştiga această mărire de adâncime, a fost necesar de a prelungi pîntenele de la 13 bancurĭ vechĭ, în scop de a îngusta partea de sus a braţuluĭ Sulina până la 122 metri şi a îndrepta alte 7 bancurĭ noi, ce devenise proiminente prin eliminarea bancurilor vechi. Malurile fluviuluĭ în faţa fie-careĭ pinten şi în curbele unde curentul rodea malul, erau întarite şi căptuşite printr'o protecţie de o îmbrăcămite de piatră aruncată; punctele proiminente şi iregularităţile malurilor fluviuluĭ fură înlaturate prin dragare, şi în urmă malurile fură căptuşite. — Taetura miculuĭ M fu adâncită până la 7.62 metri la zero şi lărgita pe fund prin dragare, până la 91 metri, spre a avea un profil normal. Cele cinci tăeturĭ dragate de la 1880 pâna la 1889 aveau ast-fel o lărgime de 91 metri pe fund şi o adâncime de 4m 88 la zero.

Tonajul celuĭ maĭ mare vapor ce a navigat pe braţul Sulineĭ, a fost, în 1887, de 1588 tone net şi crescu până la 2197 net (tone de registru). Acésta ca consecinţă a îmbunătăţirilor ce a resultat din tăeturile şi lucrările făcute pe rîŭ.

In urmă sau întîmpinat noĭ greutăţĭ la mila 8½ şi 12, unde vapórele cele marĭ se întorceau anevoe din cauza miceĭ raze a cotitureĭ, aşa ca era evident că pentru ca aceste curbe, cât şi aceia de la mila 18, sa devie mai lesniciόse navigaţieĭ,

trebuia sau să se facă treĭ tăeturĭ, câştigând ast-fel raze maĭ marĭ pentru ele, sau să fie suprimate printr'o tăetură directă între mila 8 şi 18. — Mulțumită lucrărilor şi tăeturilor făcute în partea de sus a brațuluĭ Sulina, adâncimea a fost mult mărită în acéstă parte şi în timpul când apele erau mijlociĭ, adâncimea minimă a fost deplasată în jumătatea de jos a fluviuluĭ, adică maĭ jos de tăetura miculuĭ M.

In 1890 o nouă serie de lucrărĭ, fu începute între mila 23 şi mila 18 şi la tăetura cea mare dintre mila 8 şi 18, suprimând ast-fel cotitura formată din jumătatea mareluĭ M (partea de jos), ce avea de scop a adânci fluviul până la $6^{m}09$—$6^{m}40$; (când apa este de 5 pic. ($1^{m}52$) de asupra luĭ zero la Ceatalul S-ft Gheorghe), precum şi de a înlătura greutățile întîmpinate din cauza curburilor malurilor.— Inceputa în Iunie 1890, tăetura de la mila 8 până la mila 18 fu deschisă în Decembrie 1893. Acéstă taetură a fost dragată spre a avea o lărgime pe fund de $106^{m}68$ şi o adâncime de $5^{m}49$ la zero. Pintenii între mila 23 şi mila 18 fura prelungiți, iar numărul lor mărit spre a reduce partea aceasta a fluviuluĭ la lărgimea minimă de 122 metri.

Saŭ maĭ construit pintenĭ între mila 7 şi 8 precum şi între 6 şi 7, spre a complecta ast-fel scurgerea regulată al fluviuluĭ în aval. In timpul celor 4 anĭ cât s'a făcut dragarea acestor marı tăeturĭ, cursul fluviuluĭ s'a deteriorat repede între mila 8 şi 18, aşa că au fost necesar a se construi pintenĭ atât la mila 17 cât şi între mila 12 şi 16 precum şi la mila 11 spre a facilita timporal navigația, până ce se va termina tăetura. In partea de sus a brațuluĭ Sulina nu a fost nevoe de a se face alte noĭ lucrărĭ, afară de constituirea câtor-va pintenĭ maĭ jos de tăetura Ceatalulut la mila 44, în aniĭ 1891 şi 1892 spre a se regularisa canalul la o distanță óre-care maĭ la vale. **Această nouă tăetură precum şi lucrările făcute, a uşurat fórte mult navigația, căcĭ tonajul celuĭ maĭ mare Vapor ce a navigat pe brațul Sulina a crescut până la 2674 tone de registru net în 1896.**

Din nou se iviră dificultățĭ; vapórele marĭ eraŭ jenate de greutățile ce presintau la întórcerĭ curburile malurilor maĭ jos de mila 35, și în amonte de mila 33, adică pe întreaga lungime a fluviuluĭ de la mila 31½ până la mila 37. Se începu dar o nouă tăetură între aceste două puncte, în Martie 1894 și fu deschisă în Octombrie 1897. Fundul fu dragat ast-fel spre a avea o lărgime de $91^{m}44$ pe fund, și o adâncime de $5^{m}49$ la zero. Bancurile în partea de jos a brațuluĭ Sulinei, fiind în parte desființate prin tăeturile făcute între mila 8 și 18, iar în parte rectificate prin noĭ lucrărĭ ca: pintenii și căptușirea taluzilor, adâncimea minimă a fluviuluĭ în timpul apelor micĭ fu din noŭ deplasată la vechile bancurĭ de la Argagni (între 41 și 42 mile) și micul Argagni (40 și 41 mile). Pentru a înlătura aceste bancurĭ precum și curbura prea pronunțată a malurilor de la mila 41, s'a început la 1897 August, o altă mică tăetură (între 40½ și 42 mile) care să deschise la Octombrie 1898. Acéstă tăetură fu dragata ast-fel ca să aibă o lărgime pe fund de $91^{m}44$ și o adâncime de $5^{m}49$ la zero.

Tonajul celuĭ maĭ mare Vapor intrat în brațul Sulina a crescut (în 1900) până la 2889 tone registru net (având o capacitate de 5900 tone greutate utilă).

Prin diferitele tăeturĭ și lucrărĭ efectuate de la 1880 în brațul Sulina fluviul s'a scurtat cu 7 mile mărime (13 Kilometri) iar adâncimea brațuluĭ Sulina a ajuns să atingă 17 picióre ($5^{m}18$) la zero și 20 până la 21 picióre (6,09 la 6,40) la nivelul apelor mijlociĭ de vară. Singurele curbe rele ce au rĕmas încă în brațul Sulina și care împiedică actualmente vapórele marĭ sunt la milele 23, 24 și 27. Aceste curbe vor fi înlăturate printr'o taetură între mila 18 și 27, suprimând astfel cotitura din amonte a mareluĭ M, care a fost începută în Octombre 1898 și probabil că va fi deschisă în anul 1902. [1]) Acéstă tăetură sĕ draghéză ast-fel ca să aibă o lărgime la

1) Care s'a inaugurat la 19 Octombrie 1902 în presența AA. LL. RR. Principile și Principesa Ferdinand a Românieĭ.

fund de 320 picióre ($97^m 54$) şi o adâncime de 20 picióre (6,09) la la zero. Ast-fel adâncimea braţuluĭ Sulina va câştiga două picióre (0,65 metri) în timpul creştereĭ apelor, prin eliminarea bancurilor între mila 18 şi 27.

Când se va deschide tăetura, braţul Sulina va fi scurtat cu 11 mile nautice, 20 Kilometri total, reducându-se ast-fel lungimea luĭ de la Sulina la Cetalul S-ft Gheorghe, de la 45 mile la 34 mile (63 Kilometri în loc de 83 Kilometri).

TABLOUL I

Tăeturĭ în braţul Sulina al Dunăreĭ

1880—1890

Mile	Numele localităţilor unde s'a făcut tăeturile	DATA Incepereĭ şi a terminăreĭ lucrăreĭ	Lungimea în metri	Lărgimea fundului în metri	Adâncimea în metri	Materia scoasă în metri cubĭ	Scurtările făcute în metri	Nr. cotiturilor asc. suprim.
45-44	Ceatalul Sft. Gheorghe	1880-1882	994	91,46	4,88	815,380	884	2
36	Păpădia	1883-1884	890	91,46	4,88	581,030	658	3
43-42	Argagni de sus	1885-1886	1140	91,46	4,88	939,790	1219	3
40-39	Argagni de jos	1886-1887	792	91,46	4,88	650,755	181	3
38	Masurale	1888-1889	1359	91,46	4,88	950,733	238	2
18-8	Part. de jos a mareluĭ M	1890-1893	9708	106,68	5,49	5,926,136	1826	3
37-31	Gorgova Veniko	1894-1897	6646	91,46	5,49	5,246,331	2530	4
42-40 $\frac{1}{2}$	Argagni	1897-1898	1982	91,46	5,49	1,622,454	396	1
	Total. .		23,511			16,732,609	13,932	21
	Neterminat							
27-18	Jumătate din amonte a mareluĭ M	1898-	10,427	91,46	5,49		7,096	3

La această scurtare să maĭ adaogă aceia făcută prin tăerea miculuĭ M, în 1869, de 5790 picióre (1765 metri), înainte de așezarea milelor. In tăeturile deschise de la 1880 până la 1898 totalul cantităților dragate și săpate a fost de 16,732,609 metri cubicĭ. (Vezĭ tabloul No. 1). Cheltuelile de dragare pentru cele din urmă tăeturĭ, din 1894 și 1898, aprópe 7,000,000 metri cubicĭ, iar costul metruluĭ cubic a fost 0,27 banĭ. Această cifră cuprinde tóte cheltuelile afară de dobânda, asigurarea și amortismentul capitaluluĭ în exploatare.

Cantitățile dragate sunt măsurate prin profile transversale. In noua tăetură saŭ dragat 3,751,325 metri cubicĭ până la finitul anuluĭ 1900.

Treĭ drage au fost întrebuințate la noile tăeturĭ precum și pentru dragarea fluviuluĭ când timpul o permise a se lucra de la jumătatea luĭ Martie până la jumătatea luĭ Decembrie, dată la care lucrările se întrerup din cauza geruluĭ. In timpul iernei mașinele se repară. Draga „Sulina“ de 80 caĭ indicațĭ putere, construita la Triest în 1866, este prevăzută cu găleți de o capacitate de 200 litri. Această dragă lucrează cu șalanurĭ cu capace, sau cu un lung șgéb de scurgere, servește în special ca să formeze taluzurile aflate sub linia apeĭ, precum de asemenea de a înlatura bancurile micĭ formate din clisă tare; în afară de asta servesce la construirea rambleurilor când se traversează lacurĭ și terenurĭ mlaștinóse, în care caz draga are adoptat un sgheab lung de scurgere. Draghéză în părțile ce nu maĭ sunt navigabile, și carı au fost abandonate, dragheazā aseminea pietrele càzute din îmbrăcămintea taluzurilor și de la pintenĭ. Pietrele dragate sunt încă întrebuințate pentru împietrirea taluzurilor de la tăeturile cele noĭ. Draga „Delta“ de 180 caĭ indicațı putere, a fost construită în 1881, iar draga „Hartley“ de 250 caĭ indicațĭ putere în 1891. Aceste doua excelente și puternice drage au fost construite de catre Compania de construcțiĭ navale și armamente Barrow-in-Furness. Ambele mașinı sunt prevazute cu gălețĭ de 500 litri capacitate, și înzestrate cu

pompe de nomol „Burt“, o aplicație specială întrebuințată în delta dunărei unde malurile fluviului nu sunt nicăerĭ maĭ sus de 12 picioare ($3^{m}65$) deasupra nivelului, în timpul apelor micĭ, înălțimea la care poate lucra pompa. Pompa de nămol „Burt“, asvârle materia prin conducte plutitóre pe malul natural, iar în lacurĭ și în părțile jóse mlăștinoase înapoia malurilor artificiale, făcute de jghébul de la draga „Sulina“, ridicând ast-fel pământul de la o înălțime de două picióre ($0^{m}61$) deasupra nivelului apelor marĭ, și formând un admirabil drum uscat de edec, întrebuințând în acelaș timp nămolul într'un mod direct (fără de al maĭ transporta) printr'un mijloc puțin costisitor, și în acelaș timp cât se poate de folositor. De asemenea întrebuințarea pompeĭ de nămol „Burt“ la draga „Sulina“ care s'a adoptat în urma recomandațieĭ D-luĭ Charles Hartley, a făcut ca costul dragăreĭ să fie cât se póte de eftin. Când draga întâlnește materiĭ tarĭ carĭ nu pot fi absorbite de pompa de nămol, se deschide o valvulă și materia este aruncată în șalanurĭ cu capace, de unde este vărsată în viroagele moarte, ce nu maĭ servesc navigațieĭ.

Dragele „Delta“ și „Hartley“ lucrează ḑiua și noaptea cu pompe de namol, și împreună dragéză normal, în brațul Sulina, cam 1,500,000 metri cubicĭ într'un timp mediu de 230 ḑile, (zi și noapte cuprins). In 1899 lucrând în condițiunĭ excepțional de favorabile s'a dragat 2,333,873 metri cubicĭ, lucrând 193 ḑile (atât ziua cât și noaptea), cu un preț mediu de 15 banĭ metru cub, în acest preț să cuprinde toate sarcinele afară de amortizare și dobânzile capitaluluĭ pus în exploatare. Calculând încă $10^{0}{}_{0}$ maĭ mult asupra valoreĭ capitalului de 36,000 livre pe an, ne dă ast-fel o adăogire de chetuială de leĭ 0.04 banĭ pe metru cub, încât vom avea pentru anul 1899 un total de 0 leĭ 19 banĭ ca preț pentru un metru cub.

Brațul Sulineĭ care era fórte neregulat la început, de óre-ce largimea luĭ varia între 300 și 800 picioare (90—240 metri) are acum o lărgime de 400 picióre (122 metri) în partea de

sus, mărindu-se până-la 450 (137 m) și chiar până la 500 în (152 m) partea de jos în amonte de mila 3-a. Minimul de suprafață într'un profit transversal era în 1880 de 5162 picióre (480m pătrațî la zero, aproape de partea superioară a brațuluî 1500 picioare (457m p.) maî jos de mila 44. Cele 5 tăeturî făcute, de la 1880 până la 1899, aŭ fost dragate ast-fel la profilul transversal să fie de 5120 picioare, 476m pătrațî. Aceste profile transversale aŭ fost mărite prin efectul curentuluî și minima suprafață actuala în partea de sus a fluviuluî este de 6000 picióre la zero (557 metri pătrațî), acest profil cresce până la 10,000 picioare pătrate la zero (929 m pătrațî) spre gura fluviutuî.

Tăetura între mila 8 și 18 a fost dragată ast-fel ca să avem un profil transversal de 6,768 picióre pătrate (629m pătrațî) mărindu-se până la 7,213 picióre pătrate (670m pătrațî minimum-

Tăetura ce se lucrează actualmente între mila 18 și 27 este dragată spre a avea un profil transversal de 6,886 picióre pătrate (640 m pătrațî).

TABLOUL II.

Mile	Fundurile micî	ADANCIMEA 4 Decembrie 1900.			
		Actuale		Redus la zero	
		Pic. engl.	Metri	Pic. engl.	Metri
44	Maî jos de tăer. Ceat.	24'3"	7.39	20' 2"	6.14
42	Argagni de sus . .	21'0"	6.40	17' 0"	5.18
39	Masourale . . .	24'3"	7.39	20' 5"	6.22
37	Veniko	21'6"	6.55	17'10"	5.43
27-30	Gorgova	21'0"	6.40	18' 1"	5.51
24-26	Austria	21'6"	6.55	19' 3"	5.86
18-23	Batmiche Kavac. .	20'0"	6.09	18' 6"	5.64
8-18	Tăere	21'3"	6.47	20' 0"	6.09
	Mijlociu.	21'10"	6.65	18'11"	5 .76

Pentru protecţia lucrărilor de artă făcute pe fluviu, adică a pintenilor şi a căptuşelilor taluzilor malurilor, vasele maĭ marĭ ca 800 tone registru, nu pot naviga cu o vitesă maĭ mare ca 8 mile pe oră (14, 8 kilometri). Vasele micĭ pot merge cu orĭ-ce vitesă.

Tabloul II, ne dă adâncimile actuale ale braţuluĭ Sulineĭ precum şi adîncimele reduse la zero pe diferitele fundurl micĭ, în Decembrie 1900.

TABLOUL III.

Adâncimea navigabilă în braţul Sulina.

Minimum lunar

A N I I

LUNILE	1880		1890		1900	
	Pic. Engl.	Metri	Pic. Engl.	Metri	Pic. Engl.	Metri
Martie	14' 9"	4.49	17' 9"	5.41	18' 6"	5.64
Aprilie	16' 6"	5.03	17' 6"	5.33	18' 0"	5.48
Maĭ	13' 6"	4.11	18' 0"	5.48	20' 6"	6.25
Iunie	14' 6"	4.42	17' 9"	5.41	21' 6"	6.55
Iulie	14' 0"	4.26	18' 0"	5.48	20' 0"	6.09
August	12' 9"	3.88	18' 0"	5.48	19' 3"	5.86
Septembr.	12' 0"	3.66	18' 0"	5.48	19' 0"	5.79
Octombre	14' 6"	4.42	16' 6"	5.03	17' 9"	5.41
Noembrie	15' 3"	4.65	17' 6"	5.33	18' 3"	5.56
Decembre	15' 0"	4.57	19' 0"	5.79	20' 0"	6.09
Mijlocia	14' 3"	4.34	17' 10	5.43	19' 3"	5.86

Intru cât privește adâncimea navigabilă a brațuluĭ Sulina minima mijlocie lunară era de 14 picióre și 3 degete ($4^m 34$) în 1880, înainte de a se începe tăeturile și noile lucrărĭ; 17 picióre și 10 degete ($5^m 44$) în 1890 după deschiderea celor dintâĭ cincĭ tăeturĭ; 19 picióre și 3 degete ($5^m 87$) în 1900 după deschiderea celor-l'alte treĭ tăeturĭ, decĭ un câștig net de 5 picióre ($1^m 52$) de la 1880 încoace.

Gura Sulineĭ

In 1856 adâncimea obișnuită a intrareĭ în Sulina era de 9 picióre ($2^m 74$) însă în timpul inundațiilor această adâncime descreștea de multe orĭ până la 7 picióre ($2^m 13$). Digurile provisoriĭ proectate și construite de d. Charles Hartley inginer șef al Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, au fost începute în Aprilie 1858 și terminate în Iulie 1861, când adâncimea era de 17 jum. picióre ($5^m 33$). 1) (Vedĭ harta hydrografică a gureĭ Canaluluĭ Sulina.

In urma unor considerabile variațiunĭ și după ce digurile au fost consolidate cu beton adâncimea varia, în 1871, între $19^3/_4$ și $19^1/_2$ picióre ($6^m 02$ și $5^m 94$), atingând 20 picióre ($6^m 09$) în 1872, $20^1/_2$ picióre ($6^m 25$) în 1873 și după câte-va variațiĭ ne însemnate în 1876 și 1879, provenite din cauza unuĭ banc ce se formase între capetele digurilor, în timpul creșterilor apelor, adâncimea a fost necontenit menținută de la 1879—1895 prin curățirea naturală facută de curentul fluviuluĭ, fară a fi necesitate de dragare.

In timpul apelor marĭ de primă-vară, șenalul între diguri era curățit de curent spre a avea o adâncime maĭ mare; în acelașĭ timp adâncimea din afară la capetele digurilor era

1) Descriere complectă a construcțieĭ diguluĭ de la Sulina și a consolidăreĭ posterióre, este dată în două scrierĭ ale d-luĭ Charles Hartley intitulate The Delta of the Danube, Minutes of Proceedings of the Institution of civil Emgineers, vol. XXI 1862, and vol XXXVI 1874.

micşorată, din cauza mareĭ cantităţĭ de aluviunĭ aduse de fluviu, şi depuse imediat în afara digurilor. In timpul furtunilor de iarnă, acest banc, din afară, era înlăturat de mare şi de curentul litoral, mărindu-se ast-fel adâncimea; în acelaşĭ timp şenalul între digurĭ se potmolea din cauza apelor micĭ a curentuluĭ slab. Era evident dar, că nu se maĭ putea aştepta nimic de la acţiunea digurilor numaĭ, a mări adâncimea fluviuluĭ, care'şĭ produsese maximul săŭ de efect. De la 1883 până la 1887, în mediu 60 vapóre pe an îşĭ complectau încărcătura în radă. Adâncimea de $20^1/_2$ picióre (6^m 25) de la intrarea canaluluĭ era insuficientă pentru eşirea lor, când eraŭ complect încărcate. Acest număr crescu până la 142 vapóre în 1888, 172 în 1889, 207 în 1890, 165 în 1891 şi 168 în 1892 ; şi cum tonajul vapórelor ce naviga pe Dunărea de jos, crescea din ce în ce, era evident că adâncimea intrăreĭ canaluluĭ devenise insuficientă. Această stare de lucrurĭ nu numaĭ că presinta incoveniente, dar era chiar şi periculósă în timpul lunilor de toamnă şi de iarnă, considerând maĭ cu seamă caracterul înşelător al Măreĭ Negre în aceste anotimpurĭ. Pierderea de timp era fórte mare, eraŭ vapóre care aşteptau până la 26 zile în radă şi chiar câte odată când eraŭ surprinse de timp răŭ trebuiau să părăsească rada, fără a'şĭ putea complecta încărcătura. In Octombrie 1893 d. Charles Hartley, propuse Comisiuneĭ de a obţine şi a menţine adăogirea de adâncime cerută, prin ajutorul dragăreĭ şi al lucrărilor de artă făcute pentru îngustarea canaluluĭ între digurĭ, de óre-ce o adâncime de 23 până lă 24 picióre (7^m 01 până la 7^m 31) era necesară pentru vasele de typ modern ce frecventau porturile Măreĭ Negre. O puternică dragă cu găleţĭ marĭ fu comandată în 1893, şi între digurĭ fură construite în 1894 digurĭ paralele spre a reduce lărgimea canaluluĭ în această parte la 500 picióre (152^m 44), ca ast-fel mărind curentul şi micşorând cantitatea necesară de dragat, spre a avea adîncimea cerută. Draga marină „Percy Sanderson“

construită de d-niĭ Wm. Simons și Comp din Renfrew are 220 picióre (67^m) lungime, 40 picióre (12^m 19) lărgime și 17 picióre și două degete (5^m 23) adâncime. Depositul póte purta 1250 tone. Cele 30 de gălețĭ au fie-care o capacitate de 600 litri și mașina póte draga până la o adâncime de 35 picióre (10^m 67). Draga este prevăzută cu două mașinĭ cu tripla expansiune, condensând la suprafață și avînd o putere de 1250 caĭ indicațĭ, punând în mișcare două elice și dînd o vitesă de 8 mile pe oră (15 kilometre) când vasul este complect încărcat. In 1894 apele Dunăreĭ fiind într'un mod extra-ordinar de scăzute, bancul despre Sud în partea opusă a capuluĭ digelor, se găsea în condițiunĭ excepțional de favorabile pe toamnă, având 21 picióre la zero (6^m 40) pe aliniamentul faruluĭ Sulina, și al faruluĭ diguluĭ de Nord. Șenalul cu tóte aceste se potmolise între digurĭ, așa că adâncimea fu redusă la 20 picióre la zero (6^m 09). Era dar necesar de a se începe dragarea șenaluluĭ din năuntru, maĭ întâĭ dacă chiar prin acésta nu s'ar fi menținut decât numaĭ adâncimea de la început, care era de 20½ picióre (6^m 25). Dragarea șenaluluĭ între digurĭ pe o lărgime de 300 picióre (91 metri) fu începută în Octombrie 1894, adâncimea fiind de 20½ picióre (p^m 25). (Vedĭ hydrografia gureĭ Sulina). 1) In Ianuarie 1895 adâncimea de 22 picioare (6m,70) fu atinsa, șenalul interior fu dragat ast-fel ca să aibă 14 picioare (7^m,31) pe jumătate din lărgimea luĭ, iar canalul din afară să gasea în condițiunĭ favorabile, de oare-ce bancul fusese micșorat în timpul furtunelor de iarnă, mărind ast-fel adâncimea cu un picior (0^m,30) de la Octombrie încoace. Dragarea șenaluluĭ între digurĭ fu terminată în 1895 Aprilie, lucrarea a ținut ast-fel șase lunĭ pentru a fi complectata.

Dragarea în Mare fu începută îndata după aceasta.

In acest scop spre a câștiga adăncimea ceruta, pe drumul

1) Ridicarea No. 191 ; 7—15 Noembrie 1894.

cel maĭ scurt posibil, şenalul din afară fu dragat în direcţie N. E. plecând de la capul digeĭ, minima de lărgime era de 350 picióre (107 metri) lărgindu-se până la 500 picióre (152^{m}) în spre Mare. In August adâncimea întăriret şenaluluĭ era de 23 picióre (7^{m}01) iar în Septembrie 1895 de 24 picióre (7^{m}31). Operaţiunile de dragare eraŭ terminate în Octombrie, şenalul din afară fiind aproape de sfârşit.

(Vezĭ hidrografia gureĭ Sulineĭ). [1])

Următoarele cantităţĭ aŭ fost dragate (1891—1895:)

	Prima dragare a Canaluluĭ în metri cubĭ	Intreţinerea în metri cubĭ	Total In metri cubĭ
Intre digurĭ	155,563	3,971	159,534
In Mare	155,845	50,196	206,041
Totalul metrilor cb.	311,408	54,167	365,575

Anul 1896 a fost nefavorabil de óre-ce apele au fost marĭ maĭ tot anul, aducând o mulţime de depunerĭ, aşa că fórte puţin s'a făcut pentru ameliorarea canaluluĭ, s'a dragat însă numaĭ o mică porţiune, rămasă încă din anul trecut. Cantitatea dragată în timpul anuluĭ a fost următoare:

	Prima dragarea Canaluluĭ în Metri cubĭ	Intreţinerea în Metri cubĭ	Total în Metri cubĭ
Intre digurĭ		78,100	78,100
In mare.	12,650	119,900	132,550
Totalul metrilor cb.	12,650	198,000	210,650

Draga a lucrat de la 28 Martie până la 31 Decembrie. (Veḑĭ hydrografia gureĭ Sulineĭ) [2])

Anul 1897 a fost încă şi maĭ nefavorabil de oare-ce fluviul a fost liber neîngheţând tótă iarna 1896—1897, când nivelul apelor, în această parte de jos a fluviuluĭ, a fost cele maĭ ridicat, şi ceea-ce a produs marĭ cantităţĭ de nisip. Adâncimea în afară erea de 23½ picioare (7^{m}16) de la 6 Martie până la 17 Aprilie 1897, maĭ înainte ca draga să fi început a

1. Ridicarea No. 205; 25 Noembre până la 3 Dec. 1895.

2) Ridicarea No. 211, 2—6 Noembrie 1896.

lucra spre a înlătura noul banc. După această dată s'a menținut necontenit o adâncime de 24 picioare ($7^{m}31$).

Nu s'a putut face nicĭ o ameliorare a șenaluluĭ spre a draga o parte nouă, de óre-ce draga avea suficient de lucru cu înlăturarea depositelor noĭ ce se formau.

	Intreținerea în Metri cubicĭ
Intere digurĭ	17,050
In mare	204,600
Totalul metrilor cubicĭ	221,650

Operațiunile de dragare au durat de la 1 Ianuarie la 7 Octombrie. (Vedĭ hydrographia gureĭ Sulina). [1]

Anul 1898 a fost favorabil, apele fiind mijlocĭĭ și nu s'a depus de fluviu de cât niște cantitățĭ micĭ de depunerĭ.

Următórele cantitățĭ au fost dragate:

	Prima dragare a șenaluluĭ în Metri cubicĭ	Intrețiuere în Metri cubicĭ	Total în Metri cubicĭ
Intre digurĭ . . .		11,000	11,000
In mare	110,550	129,800	240,350
Tolal metrilor cubicĭ	110,550	140,800	251,350

Draga a lucrat de la 22 Aprilie la 30 Noembrie.

(Vedĭ hydrografia gureĭ Sulina). [1]

Bancul de la Nordul Șenaluluĭ dragat în afară, care crescuse în timpul anuluĭ 1897 fu complect înlăturat, degajând ast-fel șenalul, și în acelașĭ timp înlăturând un obstacol ce împiedica curentul litoral, ce venea de la Nord și care lovea direct asupra șenaluluĭ artificial ajutând de a 'l menține deschis, și împingând rămășițele în spre Sud.

Anul 1899 a fost încă și maĭ favorabil căcĭ nu au fost creșterĭ de ape și prin urmare depunerĭ fórte puține.

Cu toate aceste între digurĭ s'a făcut un deposit considerabil

1] Ridicarea No. 226; 14—15 Noembrie 1897.

2] Ridicarea No, 231; 2—30 Noembrie 1898.

din cauza apelor micĭ, și urma să fie dragat spre a putea menține canalul în condițiunĭ bune. In afara digurilor nu era nicĭ o depunere, s'a lărgit numaĭ șenalul în spre Sud, ast-fel că direcția luĭ deveni E. N. E. Următoarele cantitățĭ fură dragate:

	Prima dragare șenaluluĭ în Metri cubicĭ	Intreținerea în Metri cubicĭ	Total în Metri cubicĭ
Intre digurĭ . . .		51,700	51,700
In mare	280,500		280,500
Total metri cubicĭ	280,500	51,700	332,200

Draga a lucrat de la 1 Iunie până la 30 Noembrie. (Vedĭ hidrografia gureĭ Sulineĭ). [1])

Farul vechiu al Sulineĭ și farul de pe digul de Nord, formează încă linia de direcție a canaluluĭ din afară, care este linia tradițională din timpurile vechĭ. Lărgimea canaluluĭ la Sudul acesteĭ liniĭ fiind numaĭ de 300 picioare (91 metri), ar fi bine când s'ar găsi timpul oportun, spre a se continua largirea canaluluĭ în spre Sud, în scopul de a mări ușurința de navigație la intrarea în canal, în timpul furtuneĭ de Nord, putând în acelașĭ timp avea un loc disponibil la sudul linieĭ de direcție, când fluviul aduce în jos cantitățĭ marĭ de depunerĭ în timpul creștereĭ apelor. Anul 1900 a fost însemnat prin apele marĭ însă limpezĭ, până la sfârșitul luĭ Iunie, când s'a făcut deposite considerabile de nisip curat în șenalul din afară.

Urmatoarele cantitațı au fost dragate :

	Prima dragare șenaluluĭ în Metri cubicĭ	Intreținerea în Metri cubicĭ	Total în Metri cubicĭ
Intre digurĭ . . .		11,000	11,000
In Mare	46,857	109,893	156,750
Total metri cubici	46,857	120,893	167,750

1] Ridicarea No. 234; —14 Noembrie 1899.

Draga a început lucrul la 2 Iulie, şi noul banc a fost înlăturat la 31 Octombrie (Vedĭ hydrografia gureĭ Sulina). [1])

Dat fiind caracterul variabil al Dunăreĭ, care este un fluviu ce transportă depunerĭ, supus la schimbărĭ şi creşterĭ marĭ de ape, vom avea în tot-deauna posibilitatea ca să constatăm micşorărĭ de adâncime, când se pot forma bancurĭ aşa de repede, încât draga să nu le poată prididi.

Pînă astăzĭ însă cu toate aceste draga a probat că este îndestul de puternică, nu numaĭ de a menţine adâncimea cerută, dar şi de a ameliora şenalul de intrare.

Bancul original dragat în afară în aniĭ 1895, 1898 şi 1899 consistând din nămol era foarte uşor de a fi înlăturat.

Depositele proaspete consistau din nisip curat sau mocirlos, curat în partea de lîngă capetele digurilor unde să scurgea curentul, dar amestecat cu nămol, cu atât maĭ mult cu cât era împins maĭ departe în afară. Depositele de nisip formată prin creşterea apelor, dacă nu ar fi fost înlăturate prin dragare, ar fi fost complect curăţate prin acţiunea combinată a vânturilor furtunoase între N. E şi N, şi a curentuluĭ litoral ce a fost în iarna următoare. Miezul banculuĭ, ce consista din depunerile de nămol cazute la apele micĭ, nu era supus la nicĭ o acţiune, nicĭ a curentuluĭ, nicĭ a măreĭ, şi cum aceste depunerĭ formau bancul şi 'l măreau, s'ar fi întins necontenit dacă nu ar fi fost înlăturat artificial prin dragare. Lucrările de dragare se făceaŭ de la răsăritul soareluĭ pînă la apus, de preferinţă durau numaĭ în lunile de vară, dar sĕ lucra şi în timpul ierneĭ cînd era absolut necesar.

Cînd sĕ lucra în argilă moale, şase deposite pline puteau fi dragate în general pe zi şi descărcate la o distanţa de 3 mile nautice, ($5^1/_2$ kilometre) aceasta în timpul vereĭ ; ast-fel :

---

1) Ridicarea No. 139; 20—25 Noembrie 1900.

	Incărcare ore-minute		ore-minute
Dragare.	1— 0	7 încărc. în 2 ore 40^{m}	16—0
Transport	1—10	De la și pînă la	
Manevra de ancorare și		ancore	0—30
ridicarea ancoreĭ.	0—30	Total	16—30
Total	2—40		

Intr'o singura dată sa făcut șapte călătoriĭ într'o zi de $17^1/_2$ ore. Cel maĭ scurt timp pentru umplerea depositulu̇ĭ a fost de 55 minute. Dragarea depositulu̇ĭ de nisip din canal nu poate să dea de cît 4 încărcăturĭ pe zi în circomstanțe favorabile, ast-fel:

	ore minute		ore minute
Dragare	2 — 0	4 încărcărĭ în 3 ore 40^{m}	14—40
Transp. și desbărcare	1—10	Manevra de intrare și	
Manevra de ancorare și		eșirea drageĭ din port.	1—20
ridicarea ancoreĭ. .	0—30	Total	16—0
Total	3—40		

Succesul dragăreĭ în Mare depinde maĭ cu seamă de vreme, cu toate că „Percy Sanderson“ fiind de dimensiune mare, poate să lucreze și cu o Mare moderată cînd nu-i vênt de la coaste, cu valurĭ de 3 picioare ($0^{m}91$) înălțime. In ceia ce privește prețul dragajuluĭ, calitatea materieĭ dragate este factorul cel maĭ important și o tăetură puțin adîncă pe un fund inegal, bine înțeles că va da resultate ne favorabile. La Sulina anul cel maĭ răŭ a fost în 1896, cînd costul dragăreĭ, transportăreĭ, descărcăreĭ de nisip și nămol a fost de 68 banĭ metrul cubic. Cel maĭ bun a fost anul 1899, când costul pentru nămol a fost de 0.29 banĭ pe metrul cubic. Prețul mediŭ este de 57 banĭ pe metru cubic pentru dragarea a 1,381,425 metre cubicĭ de la 1894 până la 1899, cuprinzînd toate cheltuelile de reparație, reînoirĭ și menținerea în bună stare a drageĭ, dar nepunând la socoteală dobânzile, amortismentul și asigurarea. Tablourile IV, V și

VI ne daŭ toate detaliurile ce privesc operațiunile de dragare.

Draga „Percy Sanderson“ este adaptată cu o pompă de nisip aspiratrice, acționată de o mașină independentă de 300 caĭ indicațĭ putere. Această pompă a fost încercată pe bancul din afara capetelor digelor, însă materialul pompat nu să oprea, nicĭ nu să depunea în deposit fiind prea fin. Cu toate aceste cînd s'a încercat pe vechiul mal care traversează brațul Sulineĭ la mila 13, unde nisipul aflat acolo este curat și găsit în libertate, pompa de supt și a umplut depositul cu nisip într'o oră și jumătate. Resultatul pentru navigație prin dragare și menținere unuĭ canal profund, a fost următorul:

In	1893.	336	vapoare	avînd	aşĭ	complecta	încărcărĭ	înradă	
„	1894.	257	„	„	„	„	„	„	„
„	1895.	46	„	„	„	„	„	„	„
„	1896.	16	„	„	„	„	„	„	„
„	1897.	4	„	„	„	„	„	„	„
„	1398.	8	„	„	„	„	„	„	„
„	1899.	4	„	„	„	„	„	„	„
„	1900.	7	„	„	„	„	„	„	„

Aceasta este foarte satisfăcătoare, cácĭ este imposibil a să îngriji de o adîncime maĭ mare, anume pentru puținele vapoare de un tonaj maĭ mare, ce sunt cu totul ne obișnuite în comerț pe Dunărea de jos.

Trebue notat în acelașĭ timp, că cel maĭ mare vapor încărcat în portul Sulina în 1892 a fost de 2,190 tone de registru net. Vase mult maĭ marĭ aŭ încărcat de atuncĭ încoace. In anul 1900 cel maĭ mare Vapor ce a intrat în brațul Sulina a fost de 3,519 tone registru net (6,500 tone greutate).

TABLOUL IV

Draga Percy Sanderson

Numărul încărcărilor, dragate și deplasate pe lună

LUNILE	ANII						
	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900
Ianuarie	—	37	—	14	—	—	—
Februarie	—	40	—	3	—	—	—
Martie	—	55	5	41	—	—	—
Aprilie	—	32	12	39	18	—	—
Maî	—	60	36	57	74	—	—
Iunie	—	64	40	49	79	110	—
Iulie	—	85	57	84	79	113	76
August	—	60	54	55	77	118	61
Septembrie	—	67	86	53	45	92	86
Octombrie	42	29	42	8	45	88	82
Noembrie	30	—	30	—	40	93	—
Decembrie	59	—	21	—	—	—	—
Total	131	529	383	403	457	604	305

TABLOUL V.

Draga Percy Sanderson

Dragajul din gura Sulineĭ.

ANII	INTRE DIGURI		IN MARE		TOTAL
	Prima dragare Metri cubĭ	Intreţinere Metri cubĭ	Prima dragare Metri cubi	Intreţinere Metri cubĭ	Metri cubĭ
1894	84,140	—	—	—	84,140
1895	41,723	3,971	155,845	50,196	281,435
1896	—	78,100	12,650	119,900	210,650
1897	—	17,050	—	204,600	221,650
1898	—	11,000	110,550	129,800	251,350
1899	—	51,700	280,500	—	332,200
1900	—	11,000	46,857	109,893	167,750
	155,563	172,821	606,402	614,389	1,549,175

RESUMATUL TABLOULUI V.

PRIMUL DRAGAJ

	Metri cubĭ	*Metri cubĭ*
Intre digurĭ.	155,563	
In Mare	606,402	761,965
1895—1900 întreţinerea 6 anĭ.		
Intre digurĭ.	172,821	
In mare	614,389	787,210
		1,549,175

TABLOUL VI

Draga «Percy Sanderson»

Dragajul din gura Sulineĭ

ANII	Funcționare			Sub presiune		Dragajul net		Cubajul total al dragajuluĭ Metri cubĭ	Cubajul dragat pe zi de marș Metri cubĭ	Cubajul dragat pe ore de marș efectiv Metri cubĭ	Observație
	Zile întregĭ	Zile parțial.	Zile Total	Ore	M.	Ore	M.				
1894	36	18	54	900	10	192	30	84,140	1558	437	Argilă
1895	153	43	196	3546	20	1058	17	281,435	1436	266	Argilă și nisip
1896	129	34	163	3090	10	967	10	210,650	1292	218	Nisip și clisă
1897	129	41	170	2921	40	1113	45	221,650	1304	199	Nisip și clisă
1898	114	32	146	2401	20	917	35	251,350	1722	274	Argilă și nisip
1899	114	25	139	2271	50	843	45	332,200	2390	394	Argilă
1900	67	25	92	1428	5	543	50	167,750	1823	308	Nisip și argilă

DRAGA „PERCY SANDERSON“

Valoarea francĭ: 969,024,06

Prețul dragăreĭ, reparăreĭ și întreținereĭ Drageĭ, piesele de schimb.

Cantitatea dragată

1894—1899 . . . . 1,381,425 metri cubicĭ

		Leĭ	Leĭ
Dragagiul	Cărbunĭ și materiale	0.111	0.279
	Echipagiŭ și mâna de lucru	0.168	
Reparațiĭ	Materiale și cărbunĭ	0,139	0.296
	Echipagiŭ și mâna de lucru	0,157	
Total pe metru cub de dragat și reparațiĭ			0,575

Dobânda, amortisarea, asigurarea nu sunt coprinse în această cifră.

N.B. Prin ajutorul profilelor transversate s'a constatat că Draga poate ridica în mediu 550 metri cubĭ la fie-care călătorie.

Veniturile Comisiunei. Tarifele. Veniturile Comisiuneĭ provin din perceperea următoarele taxe: după vechiul tarif vasele maĭ marĭ de cât 300 tone de registre, care intraŭ în fluviu pentru a se încărca în vre-unul din porturile interioare, plătea pentru o tonă de registru net . . . . leĭ 3.30
în afară de aceste maĭ plătea o taxă de pilotaj . 0.45
Total 3.75

Vasele care se încărcaŭ la Sulina fără a naviga în susul fluviuluĭ plăteaŭ 2 leĭ 80 banĭ. Vaselor care făceaŭ numaĭ cursele dintre Constantinopol şi Sulina, saŭ la vre unul dintre porturile Dunăreĭ li s'aŭ fâcut reducerĭ însemnate.

Tariful maxim actual este:

Vasele care se încarcă în porturile Dunăreĭ plătesc împreună cu pilotajul fluvial leĭ 1.90 banĭ

Vasele care se încarcă la Sulina plătesc împreună cu pilotajul 1.25

Vasele maĭ micĭ de 200 tone nu platesc nimic. Vasele care fac maĭ multe călătoriĭ în acelaşĭ an li se acordă o reducere de la 15 la sută începînd, de la a doua călătorie. — Vasele poştale care fac serviciul regulat periodic de pasagerĭ se bucură de o reducere de 6 la sută.—Taxa de intrare a fost suprimată.

Efectele lucrărilor, ce am descris maĭ sus, care s'aŭ făcut din produsul acestor taxe, sunt considerabile.

La început vase micĭ de 200 tone registru nu puteaŭ intra saŭ eşi din portul Sulina fără sĕ fi fost în

parte descărcate.—Dorinţa cea maĭ mare a Comisiuneĭ, era atuncĭ, de a se obţine o adîncime, care se permită vaselor de 500 tone. registru se poată intra în fluviu.

Azĭ cînd, la gura Sulineĭ s'a obţinut 24 picioare saŭ 7m şi 31cm adâncime, poate intra vase de 3519 tone registru, adică ducînd o greutate de 6500 tone.

Exportul de cereale de la anul 1867 pînă la anul 1903 a mers crescând în următoarele proporţiuni în anii:

	Quarters	Hectolitre
1867 s'a ex. prin braţ. Sul.	2 300 000	6 693 000
1876 „ „ „ „ „	5 488 664	15 972 012
1887 „ „ „ „ „	8 203 290	23 871 574
1893 „ „ „ „ „	14 392 340	41 881 709
1897 „ „ „ „ „	9 691 468	28 202 172
1898 „ „ „ „ „	10 605 003	30 837 227
1899 „ „ „ „ „	6 228 649	18 111 662
1900 „ „ „ „ „	8 022 623	23 328 179
1901 „ „ „ „ „	12 892 921	37 490 028
1902 „ „ „ „ „	17 545 070	1) 51 017 555

Preţul transportuluĭ uneĭ tone de la Galaţĭ saŭ Brăila pînă în Anglia a scăzut, pe măsură ce starea navigaţiuneĭ s'a îmbunătăţit la gura Sulineĭ şi în fluviu.

De la anul 1856—1860 fr. 61,25 la tona gr. de cereale.	înaintea începereĭ lucrărilor Comisiuneĭ.
„ „ „ 1861—1870 fr. 52,50 „ „ „ „ „	
„ „ „ 1871—1880 fr. 36,95 „ „ „ „ „	preţurĭ ce aŭ avut loc în urma terminăreĭ cheiurilor de la gura braţuluĭ Sulina.
„ „ „ 1881 - 1890 fr. 23,32 „ „ „ „ „	
„ „ „ 1891—1897 fr. 16,29 „ „ „ „ „	

1) Aceste date ne-aŭ fost comunicate de la comisiunea Europeană a Dunăreĭ de la anii 1898 pînă la 1892 inculsiv, iar cele dintre aniĭ 1867—1897 inclusiv sunt publicate în memoriul ce poartă titlul de: NOTE sur les Travaux Techniques de la Commission Européenne du Danube, 1856—1897.

Iar în anul 1898 chiria mijlocie a transportuluĭ a fost de leĭ 14.20.—

Următorul tablou No. VII, arată progresul navigațieĭ pe Dunăre. In el se vede numărul vaselor de mare tonag, care aŭ întrat în brațul Sulina, între aniĭ 1887—1903, pentru a se încărca în porturile Dunăreĭ, şi micele cantitățĭ de cereale, de care aceste vase a trebuit să-şĭ uşureze încărcătura, pentru a putea eşi din fluviu.

TABLOUL No. VII

ANII	Numărul Vaselor	Tonajul net	Cantitățĭ de cereale ce a trebuit se discarce aceste Vase pentru a putea să se scoboare pe fluviu	
			Quarters	Hectolitri
1887	1387	860,336	537,074	1,562,885
1888	1530	1,045,117	828,560	2,411,110
1889	1568	1,099,098	605,700	1,762,587
1890	1519	1,145,054	967,850	2,816,444
1891	1416	1,128,612	579,800	1,687,218
1892	1327	1,163,842	1,165,012	3,390,185
1893	1577	1,578,781	1,828,667	5,321,421
1894	1391	1,192,649	1,410,694	4,105,120
1895	1368	1,214,658	1,378,076	4,010,201
1896	1426	1,376,933	735,955	2,141,629
[1]) 1897	1016	962,753	477,303	1 388,952
1898	1139	1,095.325	960,538	2,795,166
1899	834	774,542	337.609	982,442
1900	908	940,040	697,321	2,029,204
1901	1074	1,289,675	1,079,735	3,142,029
1902	1131	1,506,883	1,243,548	3,618,725

Până la anul 1898 Vezĭ : Note Sur les Travaux Techniques du la Commision Européenne du Danube, 1856—1897 ; ear cifrele de la 1898 până la 1902 inclusiv ne sunt date de la Comisiunea Europeană a Dunăreĭ.

Situaţia Financiară a Comisiuniĭ Europeană a Dunăreĭ. Situaţia financiară a veniturilor şi cheltuelilor Comsiuneĭ de la anul 1891 până la 1901 inclusiv, se vede în tablourile No. VIII, IX şi X.

TABLOUL No. VIII

Veniturile Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ pe fiecare an, de la 1891 până la anul 1901, inclusiv.

	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	Totalurĭ
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
Drepturĭ de navigaţiune	2145253	2092966	2897187	2269673	2229814	2599426	1947679	2040502	1390809	1687220	2587754	23 888 283
Veniturĭ diverse	17938	18282	315657	88333	22058	12085	10138	17774	7465	9870	4730	524 330
Dobîndĭ	68555	74026	63040	58694	33277	33497	48992	43492	34769	31755	32275	522 372
Totalurĭ	2231746	2185274	3275884	2416700	2285149	2645008	2006809	2101768	1433043	1728845	2624759	24 934 982

Tabloul cheltuelilor Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ pe fie-care an de la 1891 până la anul 1901, inclusiv.

	1891	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	Totalurĭ
	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	fr.	
Administraţiune, poliţie, stabilimente privitor navigaţiuneĭ	757141	778124	852394	881862	834339	846688	843620	874336	873277	811369	840642	1 193 792
Servĭciu technic şi lucrărĭ ordinare	391001	395545	400558	453067	553053	569740	605082	500457	330481	319524	523565	5 042 673
Cheltuelĭ diverse	125196	109899	123496	114099	125731	196113	283671	202023	143770	119489	133306	1 676 793
Cheltuelĭ speciale şi lucrărĭ extra-ordinare	1180069	706677	1033485	2426850	446446	589848	702054	782929	545038	280747	641134	9 335 277
Totalurĭ	2453407	1990245	2409933	3875878	1959569	2202389	2435027	2359745	1892566	1531129	2138647	25 248 535

16

TABLOUL No. IX.

Recapitulativ al veniturilor și cheltuele-lor Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ.

VENITURI până la 31 Decembrie 1900. CHELTUELI

NATURA VENITURILOR	Veniturile totale la 31 Decembrie 1890	Perioada 1891 — 1900 (10 anĭ)	Veniturile totale la 31 Decembrie 1900
Drepturĭ de navigațiune	45100174	21300529	66400703
Veniturĭ diverse	1601447	519600	2121047
Dobînzĭ	997276	490097	1487373
Totalul veniturilor	47698897	22310226	70009123
Media anuală a veniturilor	1362826	2231023	

NATURA CHELTUELILOR	Cheltuelile totale la 31 Decembre 1890: După natură	Cheltuelile totale la 31 Decembre 1890: După categor.	Perioada 1891 — 1900 (10 anĭ)	Cheltuelile totale la 31 Decembre 1900: După natură	Cheltuelile totale la 31 Decembre 1900: După categor.
Administrațiunea interioară a Comisiuneĭ	3233403		1310251	4543654	
Cheltuelĭ Generale	1304263		1369925	2674188	
Dobînzĭ și cheltuelĭ de împrumut.	4230482	8768148		4230482	11448324
Serviciu technic, lucr. și întreținere	19459465		4519107	23978572	
Lucrărĭ definitive votate în 1865 aiurĭ pe brațul Sulineĭ	6661636		8449622	15111258	
Liniĭ telegraphice (aniĭ 1882 și 1886)	88870	26209971		88870	39178700
Cheltuelĭ cu pharurĭ (pără în anul 1879)!	842775			842775	
Cheltuelĭ de pilotaj la gura Sulineĭ	3186428		1495268	4681696	
" " fluvial	649200		2710371	3359571	
Stabiliment special privitor la navigație	4461709		2484779	6946488	
Serviciul Sanitar (spital)	975353	10115465	466944	1442297	17272827
Sumĭ vărsate la un fond reservă și caseĭ de pensiunĭ	1187480	1187480	303621	1491191	1491101
Totalul cheltuelilor		46281064	23100888		69390952
Media anuală a Cheltuelelior		1322316	2310988		
De adăugat la totalul cheltuelilor la 31 Decembrie 1900					
Sume cheltuite în compt-curent pentru cumpărĭ de materiale etc.				221321	618171
In casă la 31 Decembrie 1900				396850	
Total egal veniturilor					70009123

TABLOUL No. X.

Recapitulativ al veniturilor și Cheltuelilor Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ. până la 31 Decembrie 1901.

VENITURI

NATURA VENITURILOR	Veniturile totale până la 31 Decembrie 1900	1901	Veniturile totale până la 31 Decembrie 1901
Drepturĭ de navigație	66400703	2587754	68988457
Venitурĭ diverse	2121047	4730	2125777
Dobînzĭ	1487373	32275	1519648
Totalul Veniturilor . .	70009123	2624759	72633882

CHELTUELI

NATURA CHELTUELILOR	Cheltuelile totale la 31 Decembre 1900 — După natură	Cheltuelile totale la 31 Decembre 1900 — După categor	1901	Cheltuelile totale la 31 Decembre 1901 — După natură	Cheltuelile totale la 31 Decembre 1901 — După categor
Administrația luntrică a Comisiuneĭ	4543654		143424	4687078	
Cheltuelĭ generale . . .	2674188		123306	2797494	
Dobînzĭ și cheltuelĭ de împrumut.	4230482	11448324		4230482	11715054
Serviciu tecnic, lucr. și întreținere	23978572		523564	24502136	
Lucrărĭ definitive Votate în 1865, alinierĭ ale brațuluĭ . .	15111258			15752392	
Sulina, liniĭ telegrafice, 1882-1886 ,	88870	39178700		88870	40343398
Cheltuelĭ cu pharurĭ pînă 1 1879	842775			842775	
cheltuelĭ de pilotaj la gura Sulineĭ	4681696		133365	4815061	
cheltuelĭ de pilotaj fluvial. .	3359571		248569	3608140	
Stabilimente Speciale privitoare la navigațiune	6946488		259575	7206063	
Serviciul Sanitar, Spitale . .	1442297		55710	1498007	17970046
Sume Vărsate la fondul de reservă și a caseĭ de pensiĭ. . .	1491101	17272827	10000	1501101	1501101
Totalulul cheltuelilor . .	69390952	1491101 2138647			71529599
De adăugat la totalul cheltuelilor de 31 Decembrie 1901					
Sumele cheltuite în compt-curent pentru cumpărarea de materiale etc. etc				333512	
In casă la 31 Decembrie 1901				770771	1104283
Totalul Veniturilor . .					72633882

Toate lucrările, făcute de Comisiunea Europeană a Dunăreĭ, aŭ costat de la înfiinţare, pînă la anul 1901, Decembrie 31, suma de 72.633.882 leĭ aur.

Această sumă se divide în următoarele categoriĭ:

Administraţia lăuntrică a Comisiuneĭ, cheltuelile generale, serviciul dobânzilor şi a cheltuelilor pentru împrumuturĭ . . . . 11.715.054 fr.

Serviciul technic: lucrărĭ şi întreţinere, lucrărĭ definitive votate în 1865, tăeturĭ în Dunare, liniĭ telegrafice 1882—1886 40.343.398 fr.

Serviciul Farelor pînă în anul 1879, cheltuelile pilotajuluĭ la gura Sulineĭ, a pilotajuluĭ fluvial, a clădirilor speciale privitoare navigaţiuneĭ, serviciul sanitar, spitale. . . . . . 17.970.046 fr.

sumele vărsate la fondul de reservă şi la casele de pensie . . . . 1.491.101 fr.

Total 71.529.599

Se maĭ adaugă la suma totală a cheltuelilor de la 31 Decembrie 1901, şi sumele cheltuite în compt-curent, şi pentru cumpărare de materiale 333.512

In casă la 31 Decembrie . 770.771

1.104.293...1.104.283

Totalul g-l al tuturor veniturilor în. 72.663.882

Iată, deci, marile rezultate obţinute de către Comisiunea Europeană a Dunăreĭ, prin eminentul săŭ

personal, prin buna sa organizare, şi prin admirabilele sale lucrărĭ.

Din cee ce adâncimea fluviuluĭ, la gura braţuluĭ Sulina, era de **2**^{m} **74**^{cm}, în anul 1858, astăzĭ este de **7**^{m}**31**^{cm}.

Din cee ce, în anul 1856, un vas de o capacitate de **200 tone de registru** nu putea întra saŭ eşi din Sulina, fără de aşĭ uşura, saŭ descărca, o parte din încărcătura luĭ, în anul 1900 a putut întra un vapor de o capacitate de **3519** net **tone de registru**, saŭ **6500,** tone greutate.

Din cee ce în anul 1893 aproape 336 vase nu se puteaŭ încărca în porturile Dunăreĭ, ci, se încărcaŭ numaĭ în rada Sulineĭ, în anul 1900 numaĭ 7 vase s'aŭ aflat în această situaţie.

Din cee ce în anul 1867 s'a exportat, prin braţul Sulina, numaĭ **2.300.000** quarters, saŭ, **6.693.000** hectolitri cereale, în anul 1902 s'a exportat, prin acelaş braţ, **17.545.071** quarters, saŭ, **51.017.555** hectolitri cereale.

Şi, la acest imens progres a adâncimeĭ apeĭ din fluviu şi de la gura Sulineĭ, la acest progres a tonajuluĭ vaselor şi a cantităţilor transportate, corespunde o scădere uimitoare a preţuluĭ, saŭ a chirieĭ transportuluĭ, şi a taxelor, pe carĭ vasele le plătesc pentru navigarea pe fluviu.

In adevăr preţul transportuluĭ uneĭ tone de cereale, de la Brăila saŭ Galaţĭ pînă în Anglia, era în anul 1856, de 65 fr. aur, şi 25 centime, ear

în anul 1897 transportul uneĭ tone, pe aceeaşĭ distanţă, a costat, în mijlocie, 14 fr. şi 20 centime; ear taxa de navigaţie şi pilotaj, ce percepea Comisiunea Europeană, era de 3 fr. 75 cnts, în anul 1865 pentru o tonă de registru, astăzĭ s'a redus la 1 fr. 90 pentru vasele carĭ încarcă în porturile Dunăreĭ, şi, numaĭ la 1 fr. 25, la tona registru, pentru acele are încarcă în portul Sulineĭ.

Intr'un cuvînt de la anul 1867 şi pînă astăzĭ, s'a dobêndit, la cota apelor mijlociĭ, 5 ½ picioare adîncime, şi cu fie-care picior, saŭ 0,30 cm, cu care s'a adîncit gura şi braţul Sulineĭ, exportul cerealelor, a crescut, pe acest braţ, cu aproape 10 milioane hectolitri cereale.

Acesta este rezultatul, pe care comerciul lumeĭ întregĭ, şi maĭ cu samă, a Statelor ţĕrmurene a Dunăreĭ-de-Mijloc, şi de Jos, îl datoreşte lucrărilor Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ.—[1])

---

1) Toate datele tecnice, economice, financiare, pe carĭ le-am expus, în acest-capitol, le datorim D-luĭ Charles Kühl, inginerul şef al Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, care cu o bună-voinţă foarte mare, ne-a pus la dispoziţie Memoriele tipărite ale Comisiuneĭ, d'n care am extras aceste date, pentru care-ĭ aducem viile noastre mulţămirĭ.

PARTEA X[a]

CHESTIA PORŢILOR-DE-FER [1])

Dorinţa de a se distruge stâncele de la Porţile-de-Fer, a fost pentru întîia dată, manifestată de Lordul Cowley în conferinţa de la 1858. Atuncĭ representantul Austrieĭ a afirmat că guvernul ţăreĭ sale are toată grija acestor lucrărĭ. — Şi în adevăr Austro-Ungaria, maĭ bine zis Austria a avut grija de a dobândi, pentru Ungaria, dreptul esclusiv de a face lucrările de la Porţile-de-Fer, în scopul, *pe care l'am arătat deja*, de a monopolisa Comerciul pe Dunăre, în detrimentul navigaţiuneĭ tuturor celor-l-alte naţiunĭ, şi de a evita orĭ-ce concurenţă posibilă în interiorul Austro-Ungarieĭ [2]). La 1871, în Conferinţa de la Londra, această chestie veni din noŭ.— De data aceasta însă chestia Porţilor-de-Fer a luat caracterul uneĭ chestiĭ de drept internaţional public. Austro-Ungaria, maĭ bine zis, Austria, pentru

1) Vezĭ darea de seamă, făcută la Societatea Geografică, de D-l G. Lahovari, în anul 1891.
2) La Nouvelle Revue. 1881. Tome XIII-ème page 12-13.

Ungaria, a căutat de a obţine esclusiv dreptul de a face aceste lucrări, însă neputând reuşi de o dată, s'a mulţumit de a scoate şi aceasta porţiunea Dunărei, fie chiar temporar, din dreptul comun în această materie.

Şi care este dreptul comun? *L'am mai spus deja.* Este că în afară de cercul atribuit activităţei Comisiunei Europene a Dunărei, să se fi format Comisia Ţărmureană permanentă de la Iler şi până la Brăila, şi care comisiune trebuia să facă, în numele tuturor ţărmurenilor, lucrările de la Porţile-de-Fer.

Şi în adevĕr, art. 6 al acestui tratat zice: *„Puterile ţărmurene a părţeĭ de Dunăre unde Cataractele şi Porţile-de-Fer pun obstacole navigaţiunei,“* ear nu puterile ţărmurene ale întregului curs al Dunărei, *„îşi rezervă dreptul* de a se înţelege între ele de a face să dispară aceste abstacole, şi Inaltele Părţi Contractante le recunosc, de pe acum, dreptul *de a percepe o taxă* asupra vaselor de Comerciŭ, de subt ori-ce pavilion, de care vor profita, *de acum inainte până la stîngerea* datoriei contractate pentru executarea lucrărilor, şi *ele declară că art. 15 al Tractatuluĭ din 1856 va fi neaplicabil acesteĭ părţi* a fluviului, pentru spaţiul de timp necesar plăţei datoriei în chestie. Articolul 15 al Tractatului din 1856 stipulează că pe viitor principiile Tractatului din Viena vor fi aplicabile Dunărei, şi că nu se va putea aplica pe Dunăre nici o taxă care nu va fi fost prevăzută într'unul din articolele sale.

La 1878 prin Tractatul de la Berlin, Austro-Un-

garia, mai bine zis, Austria, pentru Ungaria, a obţinut, cee-ce de mult urmarea, mandatul de a executa lucrările de la Porţile-de-Fer şi Cataracte *fără concursul nicĭ măcar, a riveranilor acesteĭ părţĭ a fluviuluĭ.*

Articolul 57 a acestuĭ tractat încredinţează „Austro-Ungarieĭ lucrările pentru desfiinţarea obstacululor pe care Porţile-de-Fer şi Cataractele le opune navigaţiuneĭ. Statele ţărmurene acesteĭ părţĭ a fluviuluĭ vor face toate înlesnirile ce le-ar putea fi cerute, în interesul lucrărilor.—Dispoziţiele art. 6 a tractatuluĭ din Londra de la 13 Martie 1871 privitoare la dreptul de a *percepe* o *taxă provizorie* pentru acoperirea cheltuelilor acestor lucrărĭ, sunt menţinute în favoarea Austro-Ungarieĭ". In favoarea Austro-Uungarieĭ... maĭ bine zis în favoarea Ungarieĭ — căcĭ este sciut că Austria a cedat Ungarieĭ executarea întreguluĭ *mandat tecnic* cu care Europa a însărcinat pe Austro-Ungaria, ear nu numaĭ pe această din urmă.

Maĭ înainte de a vedea modul cum aceste lucrărĭ aŭ fost făcute? de cine au fost făcute? Cât sunt de reuşite? Carĭ sunt înlesnirile pe care aceste lucrărĭ le-a adus navigaţiuneĭ generale? şi altele... să vedem care este natura acestuĭ act, prin care Europa însărcinează pe Austro-Ungaria de a face aceste lucrărĭ? Articolul 6 al Conferinţeĭ de la Londra de la 1871 zice: *„Puterile ţĕrmurene a părţeĭ Dunăreĭ unde Cataractele şi Porţile-de-Fer pun obstacole* navi-

1) Vezĭ, în urmă, fila 55 şi 56 pentru tractatul din Paris 1856 şi fila 88 şi 89 pentru tratatul din Berlin 1878.

gațiuneĭ“ se vor înțelege între ele pentru a înlătura aceste obstacole, ear ce *Inaltele părți contractante le dă dreptul de a percepe* o taxă pe vasele de orĭ-ce pavilion *până la stîngerea datoriilor contractate pentru executarea lucrărilor*“.

Va să zică puterile, care erau țĕrmurene, atuncĭ, pe această secțiune a fluviuluĭ, Turcia și Austro-Ungaria, aŭ fost însărcinate de a executa aceste lucrărĭ, avênd dreptul de a *percepe* taxe pe vasele de orĭ-ce pavilion, până se va despăgubi de cheltuelile făcute.

Faptul de a însărcina pe cine-va a face niște lucrărĭ, arătând și modul cum va fi despăgubit este *un mandat.* Drept mandat a fost considerat acest act de către Dl. I. Lahovari, fost Ministru de Externe. Tot ast-fel l'a considerat și diplomația imperiuluĭ Rusieĭ. [1]) Un mandat însă nu poate coprinde maĭ multe drepturĭ și îndatorirĭ de cât cele arătate într'însul. Orĭ, mandatul technic dat de Europa Austro-Ungarieĭ nu cuprinde de cât însărcinarea de a *face lucrările* de la Porțile-de-Fer și Cataracte, și dreptul de a *percepe* taxe pentru a se despăgubi de cheltuiala lucrărilor făcute. Nu se dă dreptul Austro-Ungarieĭ, și încă maĭ puțin Ungarieĭ, de a *fixa* ea singură taxe, de a *alcătui* singură *reglemente* de *supraveghere a navigațieĭ*, de poliție fluvială etc. ect.

Aceasta se vede lămurit din textele tractatelor pri-

1) Discursul D-luĭ I. Lahovary—ședința Camereĭ de la 29 Noembrie și discursul pronunțat la Senat la 2 Decembrie 1899. Dimitrie Sturdza, opul citat pagina 17.—André De Saint Clair, opul citat. 146. I. Blociszewski opul citat, p. 109 și 119.

vitoare acesteĭ chestiĭ. După tractatele existente nicĭ un țěrmurean, pentru orĭ-ce motiv, nu poate *fixa* și *percepe taxe, nu poate face reglemente* și, fiind-că dând Austro-Ungarieĭ sarcina de a face aceste lucrări, trebuie să i se dea și mijlocul de a se despăgubi, de aceea i s'a dat dreptul a *percepe* taxe. Insă fiind că art. 15 al tractatuluĭ din Paris din 1856 ordonă de a nu se aplica Dunăreĭ nicĭ o taxă neprevězută în el, trebuia decĭ ca acest art. 15 să fie abrogat, în ceea-ce privește porțiunea de Dunăre, pe care s'aŭ executat aceste lucrărĭ. In adevěr prin art. 6 al tractatuluĭ din Londra din 1871, sancționat de tractatul din Berlin din 1878, și de tractatul din Londra din 1883, s'a suspendat aplicarea art. 15 al tractatuluĭ din Paris din 1856, pe porțiunea de Dunăre pe care s'aŭ făcut lucrările, pe tot timpul necesar scoatereĭ cheltuelilor, dând drept Austro-Ungarieĭ de a *percepe* taxe în *mod provizor*. Dacă decĭ Europa ar fi voit să dea Austro-Ungarieĭ un mandat maĭ întins de cât însărcinarea de a *face lucrările* de la Porțile-de-Fer și de a *percepe* taxe pentru a se despăgubi de costul lor, atuncĭ n'ar fi desființat numaĭ disposițiele art. 15 a tractatuluĭ din Paris de la 1856, ci ar fi mers maĭ departe, și s'ar fi atins și de disposițiele articoluluĭ 17 și 19 în care se prevede *dreptul de a reglementa*, dreptul de a *pune* taxe, de a *supraveghea* etc, drepturĭ ce sunt acordate, pentru partea de Dunăre de la Isaccea în sus, Comisiuneĭ Statelor

Țĕrmurene, iar nu unuia singur dintre țĕrmurenĭ [2])

Dar osebit de aceasta: Când cine-va dă cuĭ-va mandatul de a face o lucrare, şi de a se despăgubi, din venitul taxelor ce ar putea produce întrebuințarea aceleĭ lucrărĭ, resulă de la sine, că mandatarul trebue să dea seamă mandantuluĭ de sumele ce a cheltuit, de modul cum a executat însărcinarea sa, de cuantumul taxelor ce *trebue* să perceapă, de timpul cât trebue să dureze această despăgubire, de sumele ce se încasează anual; iar în afară de *percepere*, dreptul de supraveghere a funcționăreĭ, a poliției, nu poate să aparțină nimănuĭ de cât mandantuluĭ, *dacă prin stipulațiunĭ anterioare nu este acordat alt-cui-va*. Tractatele posterioare confirmă acest mod de a vedea. Articolul 57 al tratatuluĭ din Berlin de la 1878, după ce dă Austro-Ungarieĭ însărcinarea esclusivă de a executa lucrările de la Porțile-de-Fer şi Cataracte, adaugă: „*Disposițiile articoluluĭ 6 al tractatuluĭ de la Londra* de la 13 Martie 1871 *privitoare la dreptul de a o percepe* taxa *provisorie* pentru acoperirea cheltuelilor acestor lucrărĭ, *sunt menținute în favoarea Austro-Ungarieĭ.*

Intru nimic nu schimbă Tractatul din Berlin natura acestuĭ mandat. El rămâne acelaş adică cuprinzând: *însărcinarea de a face lucrările de la Cataracte* şi Porțile-de-Fer, şi dreptul de a *percepe o taxă provisorie pentru a se despăgubi.* Singura schimbare pe

2) Vezĭ tratatul din Paris, în urmă,. pagina. 55 şi 56 a lucrăreĭ de față.

care o introduce este că prin tractatul de la Berlin, Europa îşĭ alege un singur mandatar pe Austro-Ungaria în loc de *„Puterile Riverane a părţeĭ de Dunăreĭ unde Cataractele şi Porţile-de-Fer pune obstacole navigaţiuneĭ“*. Atâta tot. Nicĭ o schimbare în ceea ce priveşte dreptul *comisiuneĭ ţermurenilor*, prevăzută în articolele 17 şi 19 a tractatuluĭ din 1856, singură în drept după tratatele existente, de a reglementa de la Brăila în sus, atât timp cât va exista Comisia Europeană a Dunăreĭ, şi după ce această comisie va dispărea, de a reglementa pentru întreaga Dunăre. In adevăr, articolul 17, al tractatuluĭ din Paris din 1856 prevede că „Comisiunea riveranilor compusă din delegaţiĭ Austrieĭ, Bavarieĭ, Wurtemberg şi Turcieĭ, *la carĭ se vor reuni şi Comisariĭ celor treĭ Principate Danubiene,* Valachia, Moldova şi Serbia, vor alcătui reglemente de navigaţie şi în poliţie fluvială. Pe nedrept decĭ ş'a atribuit Ungaria dreptul de a *fixa taxe* şi de a *face* ea singură regulamente de navigaţie şi de poliţie fluvială.

Iată ce a spus în această privinţă D. I. Lahovari, în una din instrucţiele, pe carĭ în calitate de Ministru al afacerilor streine l'a trimis representanţilor Românieĭ în streinătate[1]: „Executarea lucrărilor de la Porţile-de-Fer, şi ca consecinţă dreptul de *a percepe* taxe, aŭ fost încredinţate Austro-Ungarieĭ prin art. 57 al tratatuluĭ din Berlin. De şi însă România şi

1) Vezĭ discursul D. I. Lahovari, Ministrul Afacerilor Streine, pronunţat în Camera deputaţilor la 29 Noembrie 1899.

Serbia n'aŭ fost admise a lua parte la lucrările Congresuluĭ nu este maĭ puţin evident că mandatul care a fost conferit Austro-Ungarieĭ, de către puterile semnatare ale tractatuluĭ din Berlin, a fost conferit atât în numele lor, cât şi în numele celor două Puterĭ riverane pe teritoriul şi în apele cărora trebuea să se execute o parte din lucrărĭ. Orĭ, este un principiu constant, că dacă orĭ care mandatar are dreptul după îndeplinirea misiuneĭ sale, să i se înapoeze cheltuelile pe care le-a făcut, această rambursare nu i se poate face de cât în înţelegere cu acela de la care are mandatul săŭ, şi aceasta: atât din punctul de vedere a cheltuelilor făcute, precum şi asupra moduluĭ cum să fie îndemnisat de acele cheltuelĭ".

„Iată D-lor, punctul de vedere pe care l'am susţinut şi care, cum zic, a fost susţinut asemenea de către Imperiul rusesc, şi care se resumă în principiul că dreptul de a *percepe* taxele, nu coprinde în sine şi dreptul de a le *aşeza*".

In loc de a proceda pe calea cea largă, de a supune puterilor semnatare ale tractatuluĭ din Berlin chestia cuantumuluĭ taxelor, modul lor de percepere, timpul în care să se perceapă pentru amortizarea capitaluluĭ, Ungaria a preferat calea piezişă, şi a alcătuit ea singură 5 regulamente absurde, cu călcarea tuturor principielor de drept internaţional public, şi redactate într'un stil foarte necumpătat.

Intâiul regulamentul fixează taxa de *navigaţiune*, taxa de *remorcare*, şi taxa de *pilotaj*. Pentru fie-care

vas se plăteşte, chiar neîncărcat, dupa capacitatea arătată în certificatul săŭ cubic, 20 helerĭ la o tonă de 1000 kilograme; pentru mărfurile de pe vapor se plăteşte aparte 18 helerĭ la 1000 kilograme; pentru vite 18 helerĭ la 1000 kilograme. Pentru remorcare 5 helerĭ la 1000 kilograme [1]).

Al doilea regulament stabileşte că serviciul de pilotaj, *de şi pe un fluviu internaţional*, este un serviciŭ de stat (?). Orĭ ce vas este obligat de a angaja un pilot. Iar dacă un remorcher târăşte maĭ multe şlepurĭ, trebue, în deosebit de pilotul sĕŭ, să angajeze *câte un pilot de fie-care şlep*. Acest pilot în loc de a'şĭ vedea de treaba luĭ, adică: în loc de a conduce dânsul cârma, aşa precum fac piloţiĭ Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, aicĭ, la Porţile-de-fer este un adevărat tiran. El controlează capacitatea vasuluĭ, trebue să fie hrănit, locuit, într'un cuvînt odată suit pe vas, el este maĭ mare de cât comandantul vasuluĭ.

Prin regulamentul al III-lea alcătuesce o *autoritate ungurească de Navigaţie a Dunăreĭ de jos*? cu sediul la Orşova. Aceşteĭ autorităţĭ ungureştĭ, de şi pe un fluviŭ internaţional, i s'a dat un semn distinctiv şi anume: toate vasele eĭ vor arbora un pavilion alb, în forma unuĭ triunghiŭ lungăreţ, şi la mijloc având cusute armele coroaneĭ ungureştĭ, şi aceasta pe un fluviŭ internaţional? Limba de serviciŭ a aceşteĭ, aşa zise *autorităţĭ*, este limba maghiară

1) Vezĭ la Anexe aceste 5 reglemente de navigaţie, alcătuite de Ministerul de Comerciŭ al Ungarieĭ.

de și pe un fluviŭ internațional? In Capitolul I, al acestuĭ de al III-lea regulament, se spune că așa zisa autoritate de navigație își publică *măsurile?* pe placarde înfipte pe țărm la Moldova, Drenkovo, Orșova și Turnu-Severin? Putem asigura că aceasta, așa zisă, *autoritate de navigație*, atât de semeață în scris, a fost foarte înțeleaptă în fapt, căcĭ n'a publicat pe terenul românesc nimic, pe nicĭ o placardă.

De altmintrelea guvernul românesc a făcut cunoscut guvernuluĭ Unguresc că orĭ-ce încercare de felul acesta, va fi considerată ca o încălcare de teritor, și tratată ca atare.

Și pentru a da acesteĭ măsurĭ o aparență de legalitate capitolul al 5-lea al acestuĭ regulament zice că: aceasta, așa zisa autoritate o înființează Ministerul de comerciŭ al Ungarieĭ „în virtutea legeĭ VII din 1879 prin care s'a introdus în legislația interioară a Ungarieĭ articolul 57 al tratatuluĭ din Berlin de la 1878, și articolul 6 al tratatuluĭ din Londra de la 1871, carĭ aŭ pus în sarcina Ungarieĭ? cheltuelile lucrărilor Cataractelor de la Moldova până în aval de Porțile-de-Fer".

Redacția acestuĭ capitol cuprinde o neexactitate și anume: articolul 57 al tratatuluĭ din Berlin și articolul 6 al tratatuluĭ din Londra de la 1871, nu a pus în sarcina Ungarieĭ, distrugerea obstaculelor de la Porțile-de-Fer ci în sarcina Austro-Ungarieĭ, cea ce nu este acelaș lucru, după cum se vede maĭ la vale.

Articolul 13 al capitolul IV zice că „organele au-

torităței de navigație pot orĭ-cînd fără înpedecare sĕ se coboare pe malul Romănesc saŭ Serbesc, de pe secția Dunăreĭ cuprinsă între Moldova și Turnu-Severin se exercite atribuțiunile fixate prin regulamentul de față, și se reclame în acest scop *ajutorul* și *cooperațiunea*, autorităților locale" ?-...

Acest regulament se aplică, astăzĭ, în Ungaria pe un teritor locuit în cea maĭ mare parte de romînĭ și de ceva serbĭ. Această redacție atât de puțin cumpătată, a fost de sigur admisă pentru a face impresie populațielor nemaghiare, carĭ neștiind cum se petrece lucrurile dincolo de râul Bahna, în România, cred că poate o fi așa cum spune ministerul ungar în regulamentele sale. Insă dacă articolul de maĭ sus este atât de semeț la graĭ, autorul săŭ a fost foarte înțelept și prevăzător.... căcĭ în ultimul aliniat zice: „*Dispozițiunile cuprinse în acest capitol nu vor intra în vigoare de cît în momentul cînd voĭ (sic) lua încă alte decisiĭ în această privință*" ? Și... bine înțeles, *aceste decisiĭ.... nu s'aŭ luat nicĭ pînă astăzĭ.... Și nu se vor lua.*

In regulamentul al IV sunt cuprinse regulele privitoare la poliția fluvială. Titlul acestuĭ regulament este de o adorabilă naivitate": „*Dispozițiunĭ speciale poliției navigațiuneĭ pe secțiunea Dunăreĭ supusă supraveghereĭ superioare a autorităței ungureștĭ de navigația din Orșova*" ear maĭ jos la art. 1 zice că „că supravegherea și poliția vor fi exercitate pe această secțiune a Dunăreĭ de jos, etc., cu alte cuvinte *poliția* și *supravegherea*

navigaţiuneĭ pe Dunărea de jos se face de autoritatea Ungurească ?!

Geograficeşte Dunărea este împărţită în două părţĭ: întâĭ Dunărea de Sus de la isvoarele sale pînă la Orşova; şi II-lea de la Orşova la Marea Neagra. Această din urmă porţiune se împarte şi ea în două părţĭ: Dunărea-de-jos de la mare pînă la Brăila, care se afla sub autoritatea Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, şi, Dunărea-de-Mijloc de la Brăila la Orşova, despre care a fost o dată vorba de a fi pusă sub autoritatea uneĭ *Comisiunĭ Mixte*, care s'a născut moartă, în conferinţa de la Londra din anul 1883, din cauză că România nu a aderat la existenţa eĭ.-- Dl. I. Blociszewski zice acelaş lucru: „Expresiunea: Dunărea-de-jos este inproprie pentru că ea se aplică numaĭ secţiuneĭ Dunăreĭ cuprinsă între Brăila şi Marea Neagra, secţiune pusă sub autoritatea „Comisiuneĭ Europene".

In regulamentul al V ministrul de comerciŭ al Ungarieĭ revine ear la chestia piloţilor repetând cele ce am arătat deja în regulamentul al VI.

Toate dispoziţiele acestuĭ regulament măresc foarte tare personalitatea acestor bieţĭ piloţĭ, aşa că eĭ trebue să fie foarte miraţĭ de eì înşuşĭ... Autoritatea căpitanuluĭ vasuluĭ dispare faţă de pilot. Şi dacă ar fi numaĭ un pilot de vas? Regulamentul dă însă voe autorităţeĭ de navigaţie de a sui pe orĭ-ce vas, fără distincţie de pavilon, atâţĭ piloţĭ câţĭ-va voi, fie pentru a însoţi pe

pilotul delegat cu conducerea vasuluĭ, fie pentru ca aceștĭ piloțĭ suplimentarĭ să facă practica pe vas. Reglementul acesta este foarte hazliu.

Pentru a motiva, oare cum, marea autoritate ce regulamentul dă piloților, articolul 6 arată o mulțime de îndatorirĭ ale pilotuluĭ, zicând: că el conduce cârma vasuluĭ și stă *lîngă căpitan pe puntea de comandament;* în treacăt fie zis: cum poate să stea pilotul la cârmă și lângă căpitan *pe puntea de comandament*, dar să mergem înainte.... „el conduce vasul „pe adevărata cale a navigațieĭ, el atrage atenția comandamentuluĭ vasuluĭ asupra particularităților funduluĭ fluviuluĭ, asupra curenților, asupra semnalelor de navigație, cu un cuvînt el (pilotul) face tot... dar... de o dată partea finală a acestuĭ articol îl desbracă de orĭ-ce răspundere zicînd *„Dealminterlea toată responsabilitatea cade pe căpitan, chiar dacă este un pilot pe vas, pentru exacta aplicare a tuturor regulamentelor, precum și pentru buna conducere a vasuluĭ.*

Cetind cine-va în întregul lor aceste 5 regulamente elaborate, fără nicĭ un drept, de ministerul de comerciu al Ungarie, și aprobate, bine înțeles, de întregul consiliu de miniștri al Ungarieĭ rămâne foarte mirat, atât de forma cât și de fondul lor, dacă nu cunoaște împrejurările istorice ale Ungarieĭ, și pshichologia acestuĭ popor.

De la bătălia de la Mohaci și pînă la 1848, Ungaria a trăit sub autoritatea absolută a uneĭ puterĭ

streine. Nu s'a bucurat nicĭ măcar de o jumătate de independenţă ca noĭ romîniĭ. Ea a stat sub dominaţia Austrieĭ—dominaţie foarte civilisatoare, este adevărat—însă foarte absolutistă. De la 1848 acest popor a început să respire, vrea să se manifeste, şi nu se manifestă calm ca un stat care-ĭ tare, fiind-că îĭ tare—ci se manifestă ca un stat, care ştiind că în limitele teritoruluĭ sĕŭ maĭ multe popoare au drepturĭ istorice, vrea să apară ca un stat unitar.

Dacă pe lîngă toate acestea maĭ adaugă cineva semeţia firească a acestuĭ neam, atuncĭ înţelege bine la câte nevoĭ este supus un biet om de Stat din Ungaria, şi cum poate lasă să-ĭ scape din mână ast-fel de regulamente.... şi încă ceva maĭ mult: cum maĭ poate să le şi comunice tuturor cancelarielor Europeĭ ?

Suprimarea stăncelor de la Cataracte şi construcţia canaluluĭ de la Porţile-de-Fer, zice D. I. Blociszewski, învăţatul profesor al academieĭ consulare din Viena, „păreaŭ că vor inaugura o eră de unire şi prosperitate. Toată lumea era în drept de a se aştepta la aceasta, şi, deodată neînţelegerile s'aŭ înmulţit, s'aŭ complicat şi s'aŭ agravat. Guvernul Serbieĭ şi Austro-Ungarieĭ îşĭ contestă reciproc dreptul de a întrebuinţa forţa motrice desvoltată de repedele curent al canaluluĭ Porţilor-de-Fer, România şi Rusia protestează în contra tarifelor fixate de către guvernul Ungarieĭ, care este, pe faţă în-

vinovățit de a fi depășit mandatul seu, determinend el însușĭ taxele de perceput. Dar ceva maĭ mult de cât atât : i se aduce învinuirea de a nu fi ținut în seamă, și de a fi violat tractatele prin faptul că a stabilit un adevărat tarif diferențial, în loc de o taxă de transit și de a fi înlocuit obstaculele fizice ale navigațiuneĭ, prin obstacule de ordin economic. Așa că neînțelegerea ș'a atins punctul culminant, și sentimentul de indispunere predomină, în toate raporturile puterilor riverane a mareluĭ fluviu a Europeĭ centrale" [1])

Și apoĭ acelaș autor se întreabă? Aceste invinuirĭ ce se aduce Ungarieĭ sunt ele îndreptățite? Cu alte cuvinte: 1) lucrările de la Cataracte și Porțile-de-Fer, pentru săvîrșirea cărora Europa a însărcinat pe Austro-Ungaria, puteaŭ ele fi făcute numaĭ de una dintre ele, și anume de Ungaria? 2) dacă chiar s'ar admite că Ungaria este mandatara Europeĭ, are ea dreptul de a *fixa singură*, și după bunul săŭ plac cuantumul taxelor de perceput pentru a se despăgubi de lucrările facute? 3) ținând seama de tractatele existente poate Ungaria sa *pue taxe*, în afară de circulație, și taxe asupra mărfurilor, și încă taxe diferențiale? 4) poate Ungaria să *instituiască* cu de la sine putere autoritățĭ de navigație, care să poata

1) J. Blociszewski : Les Taxes De Péage Aux Portes de Fer : Revue G-le De Droit Internațional Public. anul 1900, paginele 502—518.

instrumenta pe teritoriul altor țărĭ, precum este în cazul de față pe teritoriul Românieĭ și Serbieĭ? [1])

Cu toată buna-voință a D-luĭ I. Blociszewski de a da dreptate Ungarieĭ în ceea ce privește dreptul, ce și-a luat, de a fixa taxele, și de a reglementa, pentru porțiunea Cataractelor Dunăreĭ și a Porților-de-Fer, nicăerĭ, în aicĭ citatul săŭ articol de revistă, nu poate afirma, în mod neîndoelnic, că Ungaria are acest drept, în baza tractatelor existente. D-sa spune numaĭ că: următoarele cuvinte a tractatuluĭ din Londra: *„Inaltele Părțĭ Contractante le recunoaște, de pe acum, dreptul de a percepe o taxă provizorie“ par a indica* că Puterile, aŭ confundat *perceperea* cu *fixațiunea*, și aŭ renunțat din momentul semnăreĭ tractatuluĭ, la orĭ ce control ulterior“ [2].

Pe simple *părerĭ* nu se poate fonda nicĭ un drept, nicĭ în dreptul privat, nicĭ în dreptul public internațional. Dreptul de a *percepe* taxe, pentru a se despăgubi de costul lucrărilor făcute, este în adevăr recunoscut Austro-Ungarieĭ prin tractatul din Londra. Dar numaĭ atât. Pentru bunul cuvânt că: nicĭ în materie de drept public internațional, precum nicĭ în materie de drept privat drepturile și obligațiunile ce decurg dintr'un mandat nu pot fi întinse dincolo de cuprinsul lor.

1) Aceste protestărĭ discutate de D. I. Blociszewski aŭ fost formulate în discursul, citat, al D-luĭ I. Lahovary; în cartea D-luĭ D. Sturdza: La Question des Portes-de-Fer et des Cataractes Du Danube; în broșura D-luĭ D. P. G. Cantilli: La Question des taxes de Péage aux Portes-de-Fer, 1900; și de D. I. T. Ghica: Les Droits de Péage au Portes-de-Fer, Paris 1899.

2) I. Blociszewski. Les Taxes de Péage Aux Portes De Fer. Publicat în: Revue G-le Dę Droit Internațional Public—1900. p. 513.

Dacă este vorba de *presupuneri*, să ne fie şi nouă ertat, nu de a presupune, ci de a ne exprima *Credinţa*, că nicĭ odată Puterile Europeĭ n'aŭ avut intenţia, prin faptul că au însărcinat pe Austro-Ungaria de a executa lucrările distrugereĭ obstacolelor de la Cataracte şi Porţile-de-fer, de a renunţa la acele principiĭ de drept internaţional public, devenite temelia civilizaţieĭ moderne, pentru a se reîntoarce la *dreptul barbar* al veaculuĭ-de-mijloc. Nicĭ o dată!

Nicĭ o dată n'a putut trece prin intenţia representanţilor Puterilor Contractante, de a permite Ungarieĭ de a fixa, ea singura taxe, şi încă aşa de marĭ, încât obstacolele pe care aceste taxe le impune navigaţieĭ, din punct de vedere economic, să fie maĭ marĭ de cât acelea pe care stâncele de la Cataracte le impunea navigaţieĭ, înaintea facereĭ acestor lucrărĭ!

Inainte de facerea acestor lucrărĭ se naviga, în adevăr, greŭ. Vasele de un calaj maĭ mare trebuea să descarce în altele maĭ micĭ, pentru a putea urca curentul. In schimb însă nu plăteaŭ nicĭ o taxă, nicĭ pentru navigaţie, nicĭ pentru mărfurile de pe vas. Astă-zĭ însă se navighează şi maĭ greŭ de cât înainte, pentru că lucrările făcute nu sunt de loc reuşite, şi se plăteşte nişte taxe atât de marĭ, în cât această porţiune a fluviuluĭ a devenit cu totul nefolositoare navigaţiuneĭ. Inainte navigatorul avea de întâmpinat greutăţile natureĭ, astă-zĭ are de suportat cheltuelĭ enorme, care nu se plătesc în nicĭ o parte a lumeĭ, are de suportat, pe lângă acestea, tot soiul

de vexațiunĭ: trebuind să aibă interpret ungur, trebuind să aibă câte un pilot pentru remorcher și pentru șlep, și nu numaĭ un pilot, ci atâțea câțĭ vrea autoritatea acesteĭ parțĭ din fluviu, trebuind să facă pentru o remorca de treĭ șlepurĭ, treĭ drumurĭ, plătind treĭ taxe la dus și la întors, și peste toate acestea neputând măcar încărca într'un șlep 600 tone, ceea ce se poate încărca pe tot cursul Dunareĭ.

Așa cum sunt astă-zĭ întocmite lucrurile, la Porțile-de-Fer și la Cataracte, cu voință saŭ din greșală, navigațiunea de pe această parte a fluviuluĭ, este maĭ grea de cât era pe Rhin saŭ pe Mosela în timpul veaculuĭ de mijloc.

Ajuns la gura canaluluĭ Porților-de-Fer, un remorcher care târăște după el un tren de 3 șlepurĭ, trebue să se oprească, să ea pe șlep și pe remorcher atâțea piloțĭ câțĭ i se impune, va trebui să descarce dacă are șlepurĭ încărcate, ca de obiceiŭ, cu 600 tone marfă, să facă apoĭ 6 drumurĭ, la dus și întors câte aproape 7 ore fie-care transport, se plătească la fie-care dus și întors taxa de trecere a vaselor 20 helerĭ pe tona metrică, plus 18 helerĭ fie-care 100 kilograme de marfă, plus taxa de remorcaj a vasuluĭ 5 helerĭ pe tona metrică, plus taxa de remorcaj a mărfeĭ 4 helerĭ!! Toate acestea adunate la un loc, pentru un vas de 650 tone, cu o încărcătură de 6000 de chintale, se urcă pentru 6 drumurĭ, la prețul de 2276,63 fr.

Văzînd toate acestea noĭ nu putem face Eu-

ropeĭ injuria gratuită, de a presupune, că dând Austro-Ungarieĭ mandatul de a executa lucrările de la Cataracte şi Porţile-de-Fer, a voit de a aduce lucrurile în starea în care se găsesc astă-zĭ, prin greutăţile pe care le întâmpină navigaţiunea din cauza releĭ executărĭ a acestor lucrărĭ, a enormităţeĭ taxelor de plătit, şi a vexaţiunilor de un caracter, care este în absolută contracdiţie cu civilizaţia actuală.

Dar să revenim la texte. Articolul 6 a tractatuluĭ din Londra declară că art. 15 a tractatuluĭ din Paris de la 1856, nu se va aplica acesteĭ părţĭ a fluviuluĭ, pentru spaţiul de timp necesar plăţeĭ costuluĭ acestor lucrărĭ. Articolul 15, al acestuĭ din urmă tractat, zice că nu se va putea stabili pe Dunăre nicĭ una din taxele prevăzute în tractatul din Viena din anul 1815. Tractatul din Berlin din 1877 păstrează această dispoziţie. Insă nicĭ tractatul din Londra din 1871, nicĭ tractatul din Berlin din 1878, nicĭ tractatul din Londra din anul 1883 nu desfiinţează articolele 16 şi 17 ale tractatuluĭ din Paris din anul 1856, carĭ atribue numaĭ *Comisiuneĭ Statelor riverane* dreptul de a *pune taxe*, dreptul de a *reglementa* şi dreptul de a *supraveghea*.

Când din tractatul de la Londra din 1871, cel de la Berlin din 1877 şi cel de al doilea tractat de la Londra din 1883 se vede că numaĭ Austro-Ungaria are dreptul de a *percepe* taxe asupra navigaţiuneĭ, a-

ceastă putere Austro-Ungaria, saŭ numaĭ o parte din ea, Ungaria, nu poate a-șĭ aroga cele-l-alte drepturĭ arătate maĭ sus.

Aceste lucrărĭ ar fi trebuit să fie executate de Austro-Ungaria ear nu numaĭ de Ungaria. In adevăr, un mandat, fie el de drept privat, fie el de drept internațional public nu poate cuprinde maĭ multe puterĭ, de cât sunt arătate în însușĭ actul constitutiv. De asemenea în ambele aceste stărĭ de drept, nicĭ un mandatar nu-șĭ poate substitui vre-o altă persoană, de cât numaĭ dacă această facultate îĭ este îngăduită prin actul mandatuluĭ săŭ.

Ceva maĭ mult: când un mandat este dat la două persoane, fie ele fizice, fie ele morale de drept privat, saŭ de drept internațional public, numaĭ una dintre ele nu poate executa mandatul dat și acceptat, de cât numaĭ dacă aceasta le este ertat prin actul însușĭ al mandatuluĭ. Aceste principiĭ sunt absolute, și de nimenĭ contestate, atât în dreptul privat, cât și în dreptul internațional public.

In cazul de față mandatul de a executa lucrările de la Cataractele Dunăreĭ și de la Porțile-de-Fer este dat de Europa Austro-Ungarieĭ. Se știe că Austria și Ungaria sunt numaĭ în stare de uniune personală. Aceste două state în afară de Monarchul Francisc Iosef, Impărat al Austrieĭ și Rege al Ungarieĭ, în afară de Ministerul Afacerilor Streine și Uniunea vamală, nu au nimic alt-ceva de comun între ele. Fie-care dintre ele îșĭ aŭ ființa lor a parte. Din acest punct de

vedere nicĭ un ungur de pe faţa pămîntuluĭ nu ne va contrazice. *Mandatul technic* de a executa lucrările de pe această parte a Dunăreĭ este dat amânduror acestor state. Nicĭ uneia dintre ele în parte. Este adevĕrat că puterile semnatare ale tractatuluĭ din Berlin ar putea ratifica aceste lucrărĭ. Până atuncĭ faptul că Austria s'a sustras de la obligaţiunea pe care ea însuşĭ a cerut-o şi obţinut-o, constitue o gravă abatere de la angajamentul luat de sine însuşĭ într'un tractat internaţional. Austria nu putea să cedeze Ungarieĭ sarcina de a face aceste lucrărĭ, precum nu le-ar fi putut ceda, d. e. Bohemieĭ, dacă şi această din urmă ţară s'ar fi găsit în uniune personală cu ea.

Această obiecţiune are, însă, şi o înfaţişare practică. Alt-fel s'ar fi putut face lucrările dacă la executarea lor ar fi participat şi Austria. Austria fiind un stat vechiŭ, ceva maĭ depărtat de România de cât Ungaria, cu interese nu atât de imediate, un stat care are o mare menire civilizatoare, ar fi avut grijă de a săvârşi aceste lucrărĭ în bune condiţiunĭ, nu numaĭ pentru a aduce înlesnirĭ navigaţieĭ generale, dar şi pentru a'şĭ păstra marea şi buna sa reputaţie în concertul popoarelor Europeĭ.

Faptul că Austria a cedat Ungarieĭ nu numaĭ însărcinarea de a face lucrarile de la Cataracte şi Porţile-de-Fer, dar şi orĭ-ce participare în supravegherea navigaţiuneĭ pe porţiunea Dunăreĭ care udă teritoriul Ungarieĭ, trebue să ne facă pe noĭ;

românii încă şi maĭ atenţĭ la orĭ-ce propunere prezentă saŭ viitoare, din partea Austro-Ungarieĭ, privitoare la Dunăre. Acest lucru s'ar fi întâmplat şi cu porţiunea de Dunăre dintre Porţile-de-Fer şi Galaţĭ, în cazul când faimoasa *Comisie mixtă* ar fi putut lua fiinţa. *Oameniĭ de stat aĭ Românieĭ trebue deci să ceară necurmat aplicarea tractatelor şi să stărue necurmat că Dunărea de la Brăila până la Iller să fie supusă unuĭ singur regim, al Comisiuneĭ Ţărmurene*, aşa precum *este prevăzut în tractatele internaţionale*. La viitoarea Conferinţă atitudinea Românieĭ va trebui să se inspire de aceste principiĭ.

Când însă este vorba de *autoritatea de navigaţie* cu sediul în Orşova, instituită arbitrar de ministerul de comerciŭ al Ungarieĭ, care la rândul sĕŭ s'a *constituit pe sine însuşĭ* în ultima instanţă judecătorească, la care trebue să se adreseze contestările fluviale de pe această parte a Dunăreĭ, aceasta este cea maĭ îndrăsneaţă încălcare a tractatelor din Paris 1856, Londra 1871 şi 1883 şi din Berlin din anul 1878. Nicĭ unul dintre aceste tractate nu dă dreptul unuĭ singur ţĕrmurean de a face reglemente de navigaţie, de a constitui autorităţĭ de navigaţie, în apele unor alte state ţĕrmurene. Ceva maĭ mult: dacă această autoritate instituită de ungurĭ şi'ar exercita puterea în apele Românieĭ, aceasta ar fi o atingere a Suveranităţeĭ eĭ, pe care, cu nicĭ un preţ, nu ar puteao tolera. Acest fapt îl ştia Ungaria, din care cauză reglementul al III, capitolul IV, § 18 zice că *„dis-*

posițiele privitoare la scoborîrea organelor autorităței ungare de navigațiune nu vor intra in vigoare până în momentul când se vor lua alte dispozițiĭ în această privință“, dispozițiĭ care nu s'aŭ luat și care nu se vor putea lua nicĭ odată.

De altminterlea guvernul Ungarieĭ a fost înștiințat la vreme, și din vreme, că orĭ-ce act al acesteĭ autorităţĭ, precum: afișărĭ de dispozițiĭ reglementare, scoborârea personaluluĭ pe teritoriul românesc și altele... vor fi privite ca calcare de teritor și tratate ca atare. Tot în acelaș fel se pronunță, asupra acestuĭ punct și Dl. I. Blociszewski: „privitor la obiecțiunea că reglementele al 3-lea și al 4-lea cuprinde dispozițiunĭ, carĭ, dacă s'ar putea exercita, ar atinge principiul suveranităţeĭ teritoriale, noĭ l'am combatut maĭ înainte arătând că, de singur, este la mijloc o *neînțelegere* (malentendu). Guvernul Ungarieĭ, foarte gelos de prerogativele suveranităţeĭ luĭ, *nu a putut să aibă pretenția* de a crea din propria sa autoritate un *Oficiŭ* de navigațiune a căruĭ activitate s'ar putea întinde pe teritoriile române și sârbeștĭ; tot așa precum n'a înțeles să dea, *proprio motu*, agenților acestuĭ *Oficiŭ* dreptul de a face acte de poliție pe teritoriele neungare. Aceste două reglemnte, al 3-lea și al 4-lea, prin chiar redacțiunea lor, presupun o ratificare din partea guvernelor sârbe și român. Guvernul Unguresc știa foarte bine ca în lipsa uneĭ asemenea ratificărĭ, reglementele sale vor rĕmâne *literă moartă*, precum aŭ rĕmas *literă moartă*

toate măsurile luate în anul 1882 de către Comisiunea mixtă a Dunăreĭ-de-Mijloc“.[1])

Ceva maĭ mult de cât atât: precum a rămas *literă moartă* toate prescripțiunile tractatuluĭ din Londra din anul 1883, privitoare la Dunărea-de-Mijloc, prin refusul Românieĭ de a participa la acea conferință, și prin ne aderarea eĭ în urmă.

Dar cel puțin lucrările făcute de Ungaria la Cataractele Dunăreĭ și la Porțile-de-Fer sunt ele de vr'un folos navigațiuneĭ pe această parte a fluviuluĭ? Sunt ele bine executate? Pentru a nu părea nedrept vom reproduce întocmaĭ critica făcută acestor lucrărĭ de Dl. I. Blociszewsky, profesor la academia consulară din Viena. Iată ce spunea D-sa[2]) „Cu toate osanalele ce aŭ însoțit, în presa Austro-Ungară, sărbătorile de la Orșova, cu toate comentariele măgulitoare ce s'aŭ făcut în străinătate, nu poate cine-va, după ce a examinat serios condițiele în care a fost construit acest canal, de cât să facă cele maĭ marĭ rezerve asupra utilitățeĭ lucrarilor făcute la Porțile-de-fer. In realitate dacă aceste lucrărĭ nu vor fi cu totul transformate, noua cale va fi tocmaĭ tot atât de puțin folositoare navigațieĭ, pe cât era și vechea cale a Cataractelor. Canalul Porților-de-fer are o lungime totală de 2,480 metre, și suprafața apeĭ care curge nu este paralelă cu fundul. Din cauza piedeceĭ naturale pe care o alcătuește bancul de la Prigrada nivelul fluviuluĭ se găsește maĭ ri-

1) J. Blociszewski. Revista citată la fila 264 1900, p. 518.
2) „ „ , Revista citată, 1897, p. 111.

dicat la capătul superior al canaluluĭ, de cât la extremitatea sa inferioara. Rezultă de aicĭ o înclinare de 2 1/2 metri pe kilometru, *ceia ce este considerabil.* Pentru a îndulci această pantă, — inginerii ungurĭ fiind că s'au încăpăţânat a îndepărta sistemul ecluzelor, — ar fi trebuit să dea canaluluĭ o lungime de 4 saŭ 5 kilometre. Din nenorocire, repedele curent este tăeat în dreptul satuluĭ Sârbescu *Sibb,* de un abis abrupt, şi adânc de 70 metre. Şi, apele sunt atât de violente în cât a fost imposibil de a prelungi digurile care ţărmureşte canalul. Din cauza acesteĭ înclinărĭ şi a obstaculelor pe care fluviul le întâlneşte *încă* pe partea stângă a canaluluĭ şi care aŭ rămas nesfarâmate, apele se precipită cu o iuţeală ameţitoare de 3 până la 5^{m} pe secundă prin trecatoarea ce le este lăsată între cele doua digurĭ. Această iuţeală de la suprafaţa apelor o mărturiseşte şi inginerii ungurĭ. Dar, ceia ce eĭ uită de a spune, este că iuţeala maximă a apelor nu este la suprafaţa lor ci la o treime din adâncimea lor. Atuncĭ când *scara indicatoare* din Orşova arată 3 metre deasupra luĭ zero şi canalul are o adâncime de 3 metri dedesuptul etiajuluĭ, înseamnă că adâncimea apeĭ este de 6 metri, şi cea maĭ mare iuţeală a curentuluĭ se găseşte la o adâncime de 2 metri. Orĭ, tocmaĭ aceasta este adâncimea pe care o vor atinge şlepurile prea încărcate, precum şi vasele ce vin de la mare şi care aŭ un calaj încă maĭ adânc. Primul remorcher care a navigat pe canal, singur fără

a târâ alt vas după el, a fost remorcherul numit *Tisza*, al companieĭ Austriace de navigațiune, și i-a trebuit 23 minute. La 17 Martie 1896, steamerul *Drave*, a aceleiașĭ societățĭ, a pus, pentru a străbate canalul, 21 de minute, mergând cu toată iuțeala mașineĭ sale. In fine la 21 Martie, cel maĭ mare remorcher *Thommen*, de o putere nominală de 800 caĭ de abur, târând un singur șlep încărcat cu 260 tone, a navigat 71 de minute pentru a străbate canalul. Orĭ, este știut, că remorcherele, cel puțin pe partea de Dunăre ce străbate Ungaria, târăsc câte 4 și 5 șlepurĭ, încărcate fie-care de la 250 până la 600 tone. In Austria și Bavaria curentul fiind mult maĭ repede un remorcher nu poate târâ un așa de lung tren. Din toate acestea se vede ușor că un remorcher care ar sosi din România, târând după el maĭ multe șlepurĭ, va trebui să străbată canalul pentru fie-care șlep în parte. Iar dacă ținem seamă de experiențele făcute în anul 1896, acest remorcher nu va putea tăia curentul în amonte nicĭ chiar cu un singur șlep de 600 tone, chiar dacă acest remorcher ar avea o putere de 800 caĭ de abur, și va trebui sau să maĭ descarce șlepul, pentru al maĭ ușura, sau să întrebuințeze două remorchere. In cel maĭ fericit caz această operație nu se va putea face în maĭ puțin de 7 ore. Șapte ore pentru a remorca un singur șlep este enorm. Fără a maĭ socoti întârzierile ce ar proveni din deranjările cârmeĭ și altele... carĭ, dacă s'ar întâmpla... catastrofa ar fi inevitabilă, căcĭ fun-

dul canaluluĭ fiind numaĭ de stâncă este imposibil de a se arunca ancora, iar vasul s'ar duce în voea curentuluĭ care l'ar isbi, de sigur, de cheiurĭ".

Dar, abstracţie făcând de pericolele materiale pe care navigaţia le întâmpină în canal, *ea va fi şi dintre cele maĭ scumpe. Lungul timp întrebuinţat la operaţie remorcajuluĭ, nevoea de a pune un al doilea remorcher, descărcarea parţială a şlepurilor, reîncărcarea acestor mărfurĭ*, se vor face cu foarte marĭ cheltuelĭ.—Pe lângă acestea va trebui a se plăti taxele asupra transituluĭ, prevĕzut de către tratatele din Londra şi din Berlin. Este decĭ, cineva, în drept de a se întreba, dacă companiele de navigaţie carĭ eaŭ un preţ de transport foarte mic, din cauza concurenţeĭ ce este pe Dunărea de mijloc, nu vor preferi de a întrebuinţa calea ferată de la Turnu-Severin în sus; şi atuncĭ *putem spune că canalul, aşa cum este astă-ẓì, este aproape nefolositor comerciuluĭ*".

„In toate cazurile, el nu corespunde scopuluĭ pentru care a fost construit, de a ajuta navigaţiunea vaselor care vin de la mare, şi carĭ sînt maĭ afundate în apă. Peste toate acestea suntem nevoiţĭ a ne întreba dacă canalul va avea, volumul de apă necesar navigaţiuneĭ în anotimpul etiajuluĭ. Constructoriĭ pretind că în această privinţă nimenĭ nu trebue să aibă nicĭ o grijă, însă toată lumea nu este de aceiaşĭ părere. După unele sgomote ce circulă, s'ar părea că la Budapesta şi la

Viena nimenĭ nu este supărat, din cauza acestuĭ deplorabil rezultat, că s'ar fi dorit de a se înlocui prin aceste lucrărĭ, obstaculele vechĭ prin *obstacule noĭ*, dându-se însă, în formă satisfacţie Europeĭ."

A da credinţă măcar un singur moment acestor presupunerĭ ar fi a face o mare nedreptate guvernuluĭ Austro-Ungar. Este maĭ bine a admite o eroare care a provenit din neprevederea inginerilor Ungurĭ. Aceasta este maĭ puţin machiavelic şi maĭ aproape de adevĕr. *Ceea ce însă este sigur, este faptul, că deja înaintea inaugurăreĭ canalalui teama de concurenţă streină a cuprins lumea comercială.* Aceste temerĭ s'aŭ şi formulat. Uniĭ aŭ prevĕzut decăderea companieĭ austriace de navigaţiune, al căreĭ monopol, de fapt, ar fi compromis din cauza desvoltăreĭ companieĭ privilegiate româneştĭ. Uniĭ se tem chiar de o companie bulgară, care nu există încă, şi ved Dunărea ungurească deschisă micelor intreprinderĭ greceştĭ de pe Dunărea-de-jos." [1])

Aceaşĭ constatare, asupra acestor lucrărĭ, o face şi D-l Bela de Gonda, Consilier la Ministerul de Comerciŭ al Ungarieĭ. [2]) D-sa zice: „de îndată ce apa şi-a luat nivelul sĕŭ în canal, direcţiunea tecnică a măsurat iuţeala curentuluĭ la suprafaţă şi a constatat că (în momentul când scara fluvială de la Orşova indica aproape 4 metri deasupra luĭ zero) această iuţeală era în aval de 4 m. 60 la partea su-

1) I. Blociszewski locul citat.
2) Citat de D-l Sturdza în opul indicat maĭ sus.

perioară a canaluluĭ, şi de 3 m. 30 la finele canaluluĭ. De la 16 la 20 Martie s'a făcut încercărĭ cu diferite vase şi s'a găsit că remorcherul *Tisza* a întrebuinţat *singur* 23 de minute pentru a naviga 1800 m. din lungimea canaluluĭ; Vaporul *Drava*, vas de călătorĭ, a pus 21 de minute, şi *Thommen*, Vapor de 800 caĭ putere, a târât un singur şlep încărcat cu 260 tone, în timp de 75 minute dând drumul maximuluĭ săŭ de iuţeală".

Acestea sunt mărturiĭ locale, făcute de bărbaţĭ autorizaţĭ. Nimenĭ, decĭ, nu le va putea bănuĭ de ecsageraţiune. Dar nu este numaĭ atât. Cel maĭ puternic remorcher nu poate târî un singur şlep complect încărcat. Nu se poate târî, la un singur drum de cât un şlep încărcat cu 260—300 tone, în care caz remorcherul cu şlepul trebue să facă de două orĭ dusul şi întorsul şi se plătescă în plus, de două orĭ 600 tone a 20 kelerĭ, adică încă 240 coroane, în total 1560 Coroane. Eĭ bine această taxă nu poate fi suportată în starea actuală, de comerciul cerealelor.

Argumentul pe care-l dă guvernul Ungarieĭ că este nevoit a pune ast-fel de taxe fiind-că budgetul săŭ se află, din cauza acestor lucrărĭ, încărcat cu 1,174,970 coroane este foarte slab. Ea poate orĭ când fi uşurată din acest punct de vedere de către cele-l-alte state ţărmure. România în nicĭ un caz nu s'ar da îndărăt de a lua parte la cheltuelile făcute, precum nicĭ la cheltuelile de întreţinere, saŭ la cheltuelile carĭ se vor maĭ face. Inginerii Românĭ, au

făcut lucrări la portul Constanţeĭ şi la podul de peste Dunăre de la Cerna-vodă, carĭ vor rămânea neperitoare. Concursul lor, în urma probelor ce au dat, ar fi de mare ajutor la lucrurile de la Porţile-de-Fer, greşite, după cum am văzut, din neprevederea inginerilor Ungurĭ. In adevăr, după avizul specialiştilor, lucrările de la Porţile-de-Fer şi de la Catarvete n'ar fi trebuit aă fie făcute sub formă de canalurĭ deschise, ci sub formă de ecluze. Sistemul canaluluĭ deschis a triumfat la gurele Dunăreĭ, în special la gura Sulineĭ, contra sistemuluĭ ecluzelor, fiind că la gurele Dunăreĭ, apele fluviuluĭ întâmpină o mare rezistenţă în apele măreĭ, ceea ce se întâmplă la toate fluviele care se varsă în mare prin o gură în formă de deltă, din care cauză face foarte multe potmolirĭ, carĭ nu s'ar fi putut draga în ecluze de cât cu greutăţĭ enorme. Acest fenomen nu s'ar fi putut întâmpla la Porţile-de-Fer şi la Cataracte din cauza repeziciuneĭ curentuluĭ.

De şi pentru lucrările actuale s'a cheltuit 10 $^1/_2$ milioane florinĭ va trebui să se revie tot la sistemul ecluzelor. Atuncĭ va trebui să se cheltuiască alţĭ banĭ. Dar atuncĭ naşte întrebarea faţă cu greutăţile materiale ale navigaţiuneĭ actuale pe această porţiune a fluviuluĭ, şi faţă cu enormele taxe puse asupra navigaţiuneĭ, şi faţă cu traficul actual care s'a redus atât de mult, din aceste cauze, amortizarea cheltuelilor de construcţie, mărite anual de enormele cheltuelĭ de întreţinere, nu se va putea

face de cât în 90 de anĭ. Ce spaţiu de timp va trebui pentru amortizarea cheltuelilor ce se vor maĭ face de acum înainte? Şi ce taxe se vor percepe în viitor pentru acoperirea lor? Răspunsul îl găseşte orĭ-cine. Aceasta înseamnă că pentru tot-deauna comerciul lumeĭ întregĭ, şi în special al ţărilor riverane, nu se va putea folosi de această secţiune a fluviuluĭ. Aceasta înseamnă că Ungaria a pus în calea navigaţiuneĭ în locul Cataractelor şi a Porţilor-de-Fer nişte obstacole cu mult maĭ cumplite.

Acum după ce am dovedit că Ungaria singură nu putea executa acest mandat; că chiar admiţênd de şi e imposibil, că un asemenea mandat s'a putut trece, de Austro-Ungaria exclusiv Ungarieĭ, după ce am dovedit că ea nu are de cât dreptul de a *percepe, în mod provizor*, taxe pentru a se despăgubi de costul acestor lucrărĭ; că ea nu are dreptul de a *fixa* aceste taxe; că acest drept îl are numaĭ puterile semnatare ale tractatuluĭ din Berlin, adică puterile care i-au dat mandatul; că Ungaria nu are dreptul de a *reglementa* şi *face* ea singura *poliţie fluvială* în ape neungare; că, conform tractatelor existente, ea nu poate singură, *proprio motu*, se instituească *Oficiĭ de navigaţiune*, carĭ se poate instrumenta şi pe teritoriul altor ţărĭ; acum după ce am dovedit: că aceste lucrărĭ nu sunt reuşite, că ele nu aduc nicĭ un folos navigaţiuneĭ, nicĭ în timpul apelor marĭ când curentul este prea repede, nicĭ în

timpul vereĭ când apele sunt prea micĭ; că greutățile materiale ale navigațiuneĭ sunt încă și maĭ marĭ de cât înaintea facereĭ acestor lucrărĭ; Că peste acestea, arbitrarele reglemente alcătuite cu călcarea tractatelor, numaĭ de către Ungaria, sunt vexatoare, prin faptul că nu admit de cât întrebuințarea limbeĭ maghiare, și impune piloții eĭ chiar vaselor de poștă care fac serviciul zilnic și care ar putea să aiba piloții lor, așa precum a admis Comisiunea Europeană a Dunăreĭ; se vedem și *obstaculele economice* pe care tarifele, conținute în aceste reglemente, le opune navigațiuneĭ. Pentru a ne putea da bine seamă de taxele fixate prin regulamentele ungureștĭ, este bine să vedem ce taxe s'aŭ perceput și se percep astă-zĭ la Dunărea-de-Jos, de către Comisiunea Europeană.

Această comparație se impune pentru a putea constata diferența dintre modul de a lucra a Europeĭ la gurele Dunăreĭ și a Ungarieĭ la Cataracte și la Porțile-de-Fer.

După vechiul tarif al Comisiuneĭ Europe, care a fost cel maĭ urcat, vasele care aveaŭ o capacitate maĭ mică de cât 30 tone de registru nu plăteaŭ nimic la intrarea și navigare pe fluviu.

Vasele maĭ marĭ de cât 300 *tone de registru net* plateaŭ leĭ . . . . , . . 3.30
maĭ plăteaŭ și o taxă de pilotaj la *tona de registru net* leĭ 0.45
Total leĭ. 3.75

Iar Vasele care se încărcaŭ la Sulina fără a intra în fluviŭ pentru a merge la vr'un port interior, plăteaŭ leĭ 2.80

Acesta a fost tariful cel maĭ urcat. [1])

După tariful actual, vasele care aŭ o capacitate maĭ mică de cât 200 tone de registru nu plătesc nicĭ o taxă. Vaselor de orĭ ce tonaj, carĭ fac maĭ multe călătoriĭ într'un singur an, li se face o reducere de 15% începând de la a doua călătorie.

Vapoarele poștale care fac un serviciŭ periodic de călătorĭ li se face o reducere de 60%.

Vasele maĭ marĭ de cât 200 tone de registru net, carĭ se încarcă în vr'un port din fluviu plătesc, astă-zĭ, cuprinzând și pilotajul la tona de registru leĭ 1.90

Iar vasele care se încarcă la Sulina plătesc de tona de registru leĭ 1.25

Prima diferență ce trebue să stabilim între tariful Comisieĭ Europene a Dunăreĭ și tariful Unguresc, este că tariful de la gurele Dunăreĭ este fixat pe *tone de registru net* în timp ce tariful Unguresc este pe tonă de 1000 kilogr. capacitate.

Tona de registru este tot-d'auna maĭ avantajoasă de cât tona de greutate, care ocupă spațiu maĭ mic. [1])

1) Note sur Les Travaux Techniques de la Commision Européenne Du Danube 1856—1897.

2) De vezut asupra diferitelor sisteme de tone: Ed. Engelhardt-opul cit. pag. 141. C. Doyere: Mécanique du Navire, pag. 280—293. Maior Koslinski: Regulele pentru măsurarea Bastimentelor Admise de Inspectoratul Navigațiuneĭ și Porturilor, 1892.

Cacĭ, o tonă de 1000 kilogr. greutate de fer ocupă un

NOTĂ.—Tonajul unuĭ vas este măsura cantităţilor mărfurilor ce poate duce. Sunt maĭ multe unĭtăţĭ de măsură: tona *metrică* saŭ tona de greutate, de 1000 kilogr; tona de *închiriere* (d'affrètement), şi *tona de registru net*, întrebuinţată la Canalul de Suez şi la gurele Dunăreĭ.

Tona metrică este tona de greutatea de 1000 Kilogr. saŭ 1000 de decimetri cubĭ de apă, independent de volumul pe care-l ocupă marfa. In acest caz o tonă fer va ocupa mult maĭ puţin spaţiu de cât o tonă de bumbac. (Vezĭ nota 1, pagina 283.

Tona de închiriere, după care se plăteşte chiria unuĭ vas, saŭ tona franceză, a început a se întrebuinţa de pe timpul luĭ Colbert, şi are un volum de 42 picioare cubice saŭ 1m³44. Ea represintă volumul saŭ grămada ce o face 4 butoiaşe de vin bordeaux, puse unele lângă altele, saŭ unele peste altele, cântărind toate împreună 2000 livre.

De şi de mult înlocuită, cu toate acestea *tona de închiriere* se întrebuinţează încă foarte mult în transacţiele maritime. Greutatea uneĭ *tone de închiriere* a uneĭ mărfĭ oare-care, este greutatea pe care acea marfă o are când este aşezată într'un volum de 1 metru cub şi 44 cm.³. O tonă de biscuite, saŭ maĭ multe pachete de această marfă aşezate într'un volum de 1 metru cub şi 44 cm. c. Cântăreşte 600 kilogr. Alte mărfurĭ cântăresc maĭ mult, saŭ maĭ puţin.

Tona de registru este volumul de 2 metri cubicĭ şi 83 cm. c. Tonajul de registru al unuĭ vas se obţine în modul următor: Se măsoară tonajul brut, în metre cubicĭ, saŭ capacitatea totală a vasuluĭ. Se scade apoĭ părţile vasuluĭ supuse intemperiilor şi valurilor, iar dacă vasul este cu aburĭ şi cu roate se scade din tonajul brut 37/100, şi, dacă are helice se scade 32/100. Pentru a obţine numerul tonelor de registru se împarte volumul astfel obţinut, prin 2 metri cubicĭ şi 83, saŭ prin 100 picioare englezeştĭ.

Compania canaluluĭ din Suez a admis, pentru fixarea taxelor, sistemul de măsurătoare al „Comisiuneĭ internaţionale din Constantinopol din anul 1873". Regulele măsurăreĭ sunt aceleaşĭ ca şi în sistemul Moorson saŭ al toneĭ de registru, cu deosebire numaĭ că din tonajul brut se deduce, la vasele cu pânză: locuinţa echipajuluĭ, bucătăriele, locuinţa oficerilor, afară de a căpitanuluĭ, cabina hărţilor, toate aceste scăderĭ neputând trece peste 20% din tonajul brut. Pentru vasele cu aburĭ Comisia din Constantinopol a admis metoda întrebuinţată de Comisia Europeană a Dunăreĭ, care scade din tonajul brut 37/100 saŭ 32/100. In acelaşĭ mod, pentru aceste vase, procedează şi inspectoratul român, cu deosebire numaĭ. că în sistemul român scăderile nu pot fi maĭ marĭ de 50% din tonajul brut.

loc mult maĭ mic de cât ar fi o tonă de volum, fie chiar de un metru cub, şi un spaţiu încă şi maĭ mic, de cât spaţiul ocupat pe vapor, de o tonă de registru, care are capacitatea de 2m³ şi 83 cm.³.

Ast-fel că greutatea uneĭ tone de registru de o marfă oare-care are greutatea aceleĭ marfe ocupând un volum de 2m³ şi 83 cm.³.

Pe lângă această mare diferenţă la Porţile-de Fer se percepe, patru taxe în loc de o singură taxă şi anume:

1) taxa de 20 helerĭ pentru fie-care tonă de 1000 kilogr. capacitate pentru orĭ-ce vapor, remorcher, şlep, saŭ vas cu vâsle, saŭ cu pânză, încărcat saŭ neîncărcat, după *certificatul cubic al vasuluĭ;* [1])

2) taxa de 18 helerĭ pentru fie-care (100) suta de kilograme marfă de pe vas;

3) taxa de 5 helerĭ pentru remorcajul vasuluĭ de fie-care tonă de 1000 kilograme capacitate, după certificatul cubic al vasuluĭ; [1]).

---

1) Intre greutate şi volum nu exista nicĭ un raport aritmetic, fiind-că volumul şi greutatea nu sunt cantităţĭ de acelaşĭ fel. Totuşĭ între tona de 1000 kilograme greutate şi tona volum de un metru cub exista un raport în anumiţe condiţiĭ. In adevĕr: un kilogram este greutatea unuĭ *decimetru cub de apă distilată*. la temperatura de 4 grade centigrade deasupra luĭ zero; iar un metru cub are 1000 de decimetri cubĭ, decĭ 1000 de kilogr. greutate. Fie-care vas are certificatul seŭ cubic, adică de greutatea ce poate cuprinde după volumul de metru cubĭ de apă ce poate deplasa.

La cârma fie-căruĭ vas este zugrăvită o scară care indică greutatea vasuluĭ în tone kilograme capacitate, adică în miĭ de decimetri de apă, saŭ în miĭ de kilograme. Pentru a afla apoĭ numĕrul tonelor de registru ce cuprinde acest vas se împarte numĕrul miilor de decimetri, saŭ a metrilor cubi, in-

4) taxa de 4 helerĭ la suta de kilograme greutate pentru remorcatul mărfeĭ de pe vas.

Ast-fel că un vas care coprinde 1000 tone de kilograme capacitate, după certificatul sĕŭ cubic, şi care are pe el 6000 kintale marfă, ajungênd la Porţile-de-Fer trebue să plătească:

1) pentru 1000 tone kilogr. capacitate X 20 heleri, de fie-care tonă. 200 coroane a 1,064 leĭ			212.80
2) pentru 6000 kintale marfă X 18 heleri fie-care kintal 1.080 cor. a	„	„	1149.12
3) pentru 1000 tone kgr. capacitate, taxă de remorcare X 5 heler. 50	„	„	53.20
4) pentru 6000 kintale marfă, taxă remorcaj X 4 heleri, de fie-care kintal 240 coroane	„	„	255.48
1570 coroane=leĭ			1670.48

Decĭ o tonă de 1000 kilogr. capacitate costă 1 cor. 57 hel.=1 leŭ 67 banĭ şi o tonă de registru costa la Porţile-de-Fer, 4 cor. 20 heler = 4 leĭ 46 banĭ, iar pentru o tonă de registru se plătea la gurele Dunăreĭ drept taxă, Comisiuneĭ Europene la început pe la anul 1864, 3 leĭ 75, iar astă-zĭ se plăteşte cu 1 leŭ 90, cuprinzênd şi pilotarea.

Saŭ o tonă metrică de 1000 kilogr. capacitate

dicaţĭ în certificatul cubic al fie-căruĭ vas. cu 2m.³ 83 cm.³. Cu chipul acesta se poate stabili cu esactitate diferenţele de taxe de plată între tarifele de navigaţiune, care prevĕd plata taxelor pe tona de registru, saŭ pe tona kilograme capacitate.

costă la Porțile-de-Fer 1 cor. 57 = 1 leŭ 67 banĭ și acea tonă costa la Comisiunea Europeană a Dunăreĭ 39 la 67 de banĭ.

Socoteala aceasta nu este însă reală. In această ipoteză noĭ am considerat un vas de o capacitate de 1000 tone greutate avênd pe el 6000 kintale de marfă,—saŭ 600 tone, de câte 1000 kilograme greutate. Am vĕzut însă că un asemenea vas nu poate duce pe el această greutate, în amonte, din cauza greșituluĭ sistem al construireĭ canaluluĭ de la Porțile-de-Fer și de la Cataracte.

Un remorcher nu poate târî un șlep încărcat cu 600 tone marfă. Această cantitate trebue pusă pe 2 șlepurĭ. In acest caz, această încărcătură va avea de plătit: taxa pe tona capacitate la remorcher și la cele două șlepurĭ, taxa la marfă pusă pe aceste doue șlepurĭ, taxa de remorcare, după certificatul de capacitate a remorcheruluĭ și a 2 șlepurĭ, și în fine, taxa de remorcare a mărfeĭ din șlepurĭ; adică:

1) pentru 1000 tone kilogr. cap. × 20 heleri × 2 transporturĭ . . . 400 coroane
pentru 1500 tone kgr. cap. a două șlepurĭ, a 20 heleri . . . . 300 „
2) pentru 6000 kintale marfă×18 heleri . . 1080 „
3) Pentru 1000 tone kgr. cap., taxa remorcare, × 5 heleri . . . . 50 „

pentru 1500 tone kgr. cap., două şlepurĭ × 5 helerĭ	75 „	
4) pentru 6000 kintale marfă, taxă de remorcare×4 helerĭ . . .	240 „	
	2145 cor. a 1.064–2282 l. 28 b	

Adică o tonă costă la Porţile-de-Fer 3 leĭ 07 banĭ iar la gurele Dunăreĭ se plăteşte Comisiuneĭ, pe tona metrică, de la 0,39 centime până la 0,67 banĭ.

Dar nu este numaĭ atât. *La gurele Dunăreĭ se plăteşte o singură taxă, plus taxa de pilotare, fără a se face vre-o deosebire după felul mărfeĭ aflate în vas.*

La Porţile-de-Fer şi la cataracte se face şi această distincţie medievală. Transportul vitelor, nu se face ca a celor-l'alte mărfurĭ, tot-d'a-una după greutate, ci dacă se transportă cu bucata, atuncĭ fără a maĭ fi cântărite se consideră, de-a-dreptul, la 500 kilogr. calul, mânzatul, catârul, boul, vaca; iar viţelul, porcul, berbecul, capra se consideră ca cum ar avea 50 kilograme greutate.

Aceste colosale taxe nu se percep nicăerĭ. Ele sunt puse numaĭ pentru a împedeca cu desăvîrşire comerciul de vite din România.

Vasele complect încărcate cu cărbunĭ de pămînt, piatră, pietriş, ciment, var, lemne tăete pentru foc, saŭ încărcate cu diferite speciĭ de îngrăşăminte, cu petrol brut

saŭ derivatele sale, se bucură de o taxă specială de 6 heleri la 100 kilogr. Această reducţie, însă, nu foloseşte de cât Ungarieĭ. România, precum şi cele-l'alte state ţermurene nu trag nicĭ un folos din aceste reducerĭ.

Grâul şi vitele rămân lovite de enormele taxe ce am arătat maĭ sus. S'ar părea că petrolul românesc este favorisat la Porţile-de-Fer. Da, dar numaĭ în aparenţă, căcĭ el este, şi a rămas până acuma, esclus pe cale de reglement, fiind considerat ca materie inflamabilă.

Dl. Blociszewski zice că nimenĭ nu trebue să bănuiască bunele intenţiĭ ale guvernuluĭ Austro-Ungar. A crede, zice D-sa, că la Viena, şi la Budapesta, după cum unele sgomote circulă, sunt veselĭ de acest deplorabil rezultat al lucrărilor de la Cataracte şi Porţile-de-Fer, ar fi o înjurie gratuită guvernelor acestor ţĕrĭ. Eĭ da! aşa o fi... însă popoarele judecă după fapte...

România în special are tot dreptul de a se plânge. Tractatele şi protocoalele lor sunt la dispoziţia tuturor. Şi din partea Austrieĭ călcările făcute tratatelor de liberă navigaţiune sunt cu atât maĭ dureroase, cu cât la Viena s'a semnat, la 1815, primul tractat asupra navigaţiuneĭ pe rîurile care străbat saŭ despart maĭ multe ţerĭ. După îndemnul sĕu, şi în urma acţiuneĭ sale diplomatice s'au pus, la început, gurele Dunăreĭ sub autoritatea Comisieĭ Dunărene. Cu durere trebue să recunoaştem, însă, că în mare parte, dacă

Dunărea se găsește astă-zĭ ocârmuită de atâtea regimurĭ fluviale vina este tot a Austrieĭ.

Austria mișcată une-orĭ de propria sa pornire, alte-orĭ împinsă de interesele particulariste ale Ungarieĭ, a căutat tot-d'a-una să împiedece ca Dunărea-de-sus să fie supusă regulelor fluvielor internaționale, și a căutat mereŭ de a dobândi preponderența de drept în apele Dunăreĭ de mijloc.

Dar dacă pe lângă atitudinea specială pe care Austro-Ungaria a avut tot-d'a-una în chestia Dunăreĭ, maĭ ținem seamă de lipsa de sinceritate cu care Ungaria, sub protecția Austrieĭ, a executat convențiele sale comerciale cu România, dacă ținem seamă de pedicile de tot felul puse comerciuluĭ Românieĭ pe toate căile, ne este foarte greŭ de a nu crede, că nereușirea executăreĭ acestor lucrărĭ, dacă nu a fost dorită, ea însă nu a desplăcut.

Pentru nimenĭ nu maĭ este astă-zĭ taină că Ungaria vrea cu orĭ-ce preț să isgonească produsele agricole ale Românieĭ de pe piețele sale și ale Austrieĭ. Comerciul cu vitele, viĭ saŭ tăeate, este permanent împedecat sub *pretext* de epizotie. Ceva maĭ mult: Ungaria împiedecă, arbitrar, chiar transitul vitelor tăete. Acum un an o vită tăiată trimisă, ca probă, la Milan, de o societate din Bucureștĭ, a fost ținută patru săptămânĭ la gara Predeal, de către autoritățile Ungureștĭ, așa în cât a ajuns la destinație în complectă putrefacție. Acest fapt s'a întâmplat în maĭ multe rândurĭ.

Tot ast-fel și cu cerealele. Comercianții din Ungaria s'aŭ temut, că din cauza lucrărilor de la Porțile-de-fer, piețele eĭ vor fi inundate de grânele românești, precum s'au temut și de concurența pe care interprinderile de flotilă comercială de pe Dunărea-de-Mijloc o va face vaselor de flotilă comercială din Ungaria[1]. Și, pentru a împedeca comerciul Românieĭ nu era destul greutățile navigațiuneĭ, provenite din cauza răleĭ executărĭ a lucrărilor de la Cataracte și Porțile-de-Fer, Ungaria, cu bine-voitorul concurs al Austrieĭ, a pus nu numaĭ asupra navigațieĭ, dar și asupra mărfurilor, cela maĭ exorbitante taxe, din câte există, pe orĭ-carĭ dintre fluviele internaționale.

Europa constatând aceste fapte, și văzĕnd că s'a amăgit în alegerea mandataruluĭ, căruia 'ĭ-a încredințat aceste lucrărĭ, va trebui să revie asupra acestuĭ mandat. Va trebui să se refacă lucrările, precum va trebui să se revie asupra reglementelor, taxelor, și a tuturor masurilor luate exclusiv de Ungaria.

Statul Român va trebui să stărue, din răsputerĭ, asupra acestuĭ lucru și la nevoe să ofere răscumpărarea acestor lucrărĭ de către țărmurenĭ, luând asupra sa chiar cea maĭ mare parte a acestor cheltuelĭ.

Atuncĭ se va vedea, în opoziția și obiecțiunile ce se vor face acesteĭ propunerĭ, bunele intențiĭ ale Ungarieĭ, și poate... și ale Austrieĭ față de noĭ!...

---

1) I. Blociszewski. Le Nouveau Canal Des Portes De Fer, revista citată, anul 1897, p. 113, 114 și 115.

CONCLUZIA

După tractatul din Londra, de la 24 Aprilie, 1883, existenţa Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ a fost prelungită pentru 21 de anĭ, până la 24 Aprilie, anul 1904.

Insă, „la expirarea acestuĭ termen puterile Comisiuneĭ vor putea fi reînoite, zice articolul 2 al acestuĭ tractat, prin prelungire tacită, din 3 în 3 anĭ, afară de cazul când vre una dintre Inaltele părţĭ contractante nu va notifica, un an înaintea expirăreĭ termenuluĭ vre uneĭ dintre aceste perioade de treĭ anĭ, intenţia de a propune modificarea fie a Constituţieĭ Comisiuneĭ, fie numaĭ a puterilor sale".

Redacţia acestuĭ articol, de şi nu prea clară, lasă, totuşĭ, a se înţelege că la 24 Aprilie, 1904, nu va putea fi vorba, în nicĭ un caz, de neprelungirea termenuluĭ Comisiuneĭ, şi că despre aceasta, precum şi despre modificarea constituţieĭ şi a atribuţielor eĭ se va putea vorbi, numaĭ, dacă, cu un an înaintea

celeĭ d'intâĭ perioade de 3 anĭ, saŭ cu un an înaintea orĭ căreĭ alte perioade posterioare, vre una dintre părţile contractante va face cunoscut intenţiele sale contrare.

Aceasta este, credem noĭ, ideea ce reese din redacţia acestuĭ articol. Acestea fiind stipulaţiunile internaţionale, credem, că nimic nu este maĭ folositor comerciuluĭ lumeĭ întregĭ, de la gurele Dunăreĭ, de cât de a prelungi existenţa Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ, pe o perioadă de timp, cât se va putea maĭ lungă, fie chiar nelimitată.

Iar dacă vr'o modificare este să se facă Comisiuneĭ, ea ar trebui să consiste în faptul că braţul Oczacof să reintre sub autoritatea Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ.

Această instituţie a dat roade atât de bune, în cât credem că ar fi nedrept, şi nepractic, de a i se zice: *maurul şi-a făcut datoria.,. maurul să plece...*

In ceea ce priveşte restul Dunăreĭ, de la Brăila în sus până la isvoarele sale, ea va trebui să fie supusă, în viitor, unuĭ singur regim, regimul Comisiuneĭ Ţĕrmurene, compusă din delegaţiĭ tuturor statelor ale căror teritoriĭ sunt străbătute saŭ despărţite de această parte a cursuluĭ Dunăreĭ, adică: din delegaţiĭ Germanieĭ, Austrieĭ, Ungarieĭ, Serbieĭ, Bulgarieĭ, şi a Românieĭ.

Aşa prevede tractatul de la Viena din 1815, tractatul din Paris, 1856, neabrogate prin tractatele posterioare,

Vom fi, însă, întrebaţĭ, dar cu porţiunea Dunăreĭ de la Porţile-de-Fer şi Cataracte ce sĕ se facă? Răspunsul este simplu.

Regimul Porţilor-de-Fer şi de la Cataracte nu are un caracter de permanenţă. Europa a însărcinat pe Austro-Ungaria de a face lucrările de la Porţile-de-Fer şi Cataracte. Aceste lucrărĭ aŭ fost săvârşite, prin călcarea mandatuluĭ, numaĭ de Ungaria. Aceasta.., rĕŭ saŭ bine, şi noĭ am vĕzut că le-a făcut cu totul rele şi de loc bune... pretinde a fi despăgubită, şi, deşi, lucrările nu sunt de nicĭ un folos comerciuluĭ şi navigaţiuneĭ, ea trebue să fie despăgubită. Dar îndată ce Ungaria va fi despăgubită de aceste cheltuelĭ, nimĭc nu împedecă... dar absolut nimic... din punctul de vedere a principielor, de a se aplica restuluĭ Dunăreĭ, de la Brăila la isvoarele sale prescripţiele tractatelor din Viena 1815, şi din Paris, 1856.

Intr'un cuvânt din cea maĭ dreaptă interpretare a tractatelor existente asupra fluviilor convenţionale, şi a tractatelor speciale Dunăreĭ, rezultă că existenţa Comisiuneĭ Europene a Dunăreĭ trebue prelungită, ear restul Dunăreĭ, de la Brăila în sus, până la isvoarele sale, să fie supusă unuĭ singur regim: **acela al Comisiuneĭ Statelor Ţĕrmurene.**

Aceasta rezultă din tractate. Dar, dacă pentru moment, ne depărtăm de la realitate, şi,

alunecăm în lumea idealuluĭ, nu ne dăm nicĭ o clipă în lăturĭ de a spune că dorinţa noastră cea maĭ mare ar fi de a vedea toate fluviele convenţionale supuse regimuluĭ comisiunilor internationale.

FINE

ANEXE

CELE CINCI REGULAMENTE

ALE

Ministerului de Comerciŭ al Ungarieĭ relative la navigaţiunea, la punerea şi la perceperea taxelor pe partea Dunăreĭ cuprinsă între Moldova şi Turnu-Severin.

I^ul REGULAMENT

al taxelor de navigaţiune şi taxelor de remorcare de perceput pe secţia Dunăreĭ Moldova-Turnu-Severin făcênd parte din secţia rectificăreĭ Porţilor-de-Fer.

§ 1.—Vapoarele, şlepurile, lotcele şi toate cele-l'alte vase de calătorĭ saŭ mărfurĭ, trecând peste toată, saŭ numaĭ pe o parte, a secţiuneĭ regulate a *Dunăreĭ-de-jos* vor trebui să plătească *taxele de navigaţiune* stabilite la § 3 şi taxele de remorcare fixate la § 4, dacă nu sunt scutite de către § 2.

Taxele de navigaţiune cuprind taxele pentru navigarea pe secţiunea rectificată a Dunăreĭ precum şi taxele de pilotaj.

Se va percepe o taxă specială de remorcare pentru între-

buințarea remorcherilor ce fac acest serviciu la Porțile-de-Fer între Turnu-Severin și Orșova.

Nu se va putea percepe, pe această parte a fluviuluĭ, alte taxe, de cât cele de maĭ sus precum și taxele locale speciale carĭ sunt în ființă, în mod legal, în localitățile de abordare.

§ 2.—Sunt scutite de plata taxelor de navigațiune și de remorcare:

1) Vasele de rĕsboiŭ. 2) Vasele cu rame, lotcele navigând în aval al căror tonaj nu trece peste 1000 cântare și a căror adâncime în apă este maĭ mică de cât un metru; asemenea și plutele. 3) Remorcherile cu aburĭ dacă sunt goale. 4) Vasele plutitoare, din nou construite, care nu sunt încă puse în întrebuințare, și care sunt expediate la destinație neîncărcate. 5) Parcursul pe părțile secțiuneĭ Dunăreĭ cuprinsă între Moldova-Turnu-Severin pe carĭ nu s'a făcut nicĭ o lucrare de rectificare a cursuluĭ apeĭ, și în particular părțile situate între:

a) Vechea Moldovă și Linborasdia.

b) Partea inferioară a canaluluĭ Stânca și Drenkova.

c) Partea inferioară a canaluluĭ Jue și Vârciorova.

d) Partea inferioară a Micelor Porțĭ-de-Fer și Turnu Severin.

6) Objectele și materialele necesare serviciuluĭ Societățeĭ de navigație și anume: pontoanele și punțile de acostare, precum și părțile ce le compun, lanțurile, ancorele, cablurile, mușamale pentru învelit, stâlpiĭ cu indicațiĭ, mobilierul pentru biurourĭ, cântare, pârghiĭ, roabe, etc.

§ 3.—Secția rectificată a Dunăreĭ este separată în ceia-ce privește tarifele în două părțĭ principale, și anume:

a) de la Vechea Moldovă până la Orșova saŭ Vârciorova.

b) de la Orșova saŭ Vârciorova la Turnu-Severin.

Pentru aceste două secțiunĭ vasele vor plăti următoarele taxe: Pentru fie-care vapor sau remorcher, șlep, vas cu rame saŭ lotcĭ, încărcate saŭ nu, 20 helleri pentru o tonă, 1000 de Kilograme, capacitate, dovedită prin certificatul cubic al vasuluĭ.

2) Pentru mărfurile de pe vapoare, remorchere, şlepurĭ, vase cu vâsle, lotcĭ, şi de pe orĭ-ce alte vase—18 helleri pentru 100 chilograme. Pentru vite viĭ se va plăti după greutate, tot 18 helleri la 100 kilogr. greutatea va fi stabilită :

a) Pentru vasele complect încărcate după documentele de greutate a vasuluĭ, care trebue să corespundă calajuluĭ vasuluĭ.

Dacă însă transportul se face cu bucata atuncĭ taxarea se va face după normele următoare :

Caiĭ, mânzaţiĭ, catâriĭ, vitele cornute marĭ sunt considerate pe necântărite 500 kilograme vita. Viţeiĭ, porciĭ, berbeciĭ, caprele si alte vite micĭ sunt considerate fără a maĭ fi cântărite 50 kilograme vita. Se vor bucura de o favoare specială şi anume de o taxă de 6 helleri la 100 kilogr. vasele complect încărcate cu cărbunĭ de pămînt (antracit, lignit) piatră, pietriş, ciment, var, lemne de foc tăete la ferăstrău, diferite speciĭ de îngrăşăminte de pămînt, cu petrol brut saŭ derivatele sale. Vapoarele de călătorĭ cu itinerare regulate şi făcând un serviciu septămânal, vor plăti pentru mărfurile ce transportă, taxele întregĭ fixate la No. 2, dar numaĭ 50% din taxele pentru capacitate prevezute la No. 1.

Dacă un vas, care ar fi să plătească taxele de maĭ sus nu navighează de cât pe una din cele două părţĭ ale secţieĭ rectificate a Dunăreĭ, de care am vorbit maĭ sus, taxele de plata nu vor fi de cât jumatatea taxelor fixate la No. 1 şi 2.

§ 4. *Pentru navigarea remorcherilor între Orşova şi Turnu-Severin în canalul Porţilor-de-Fer se va plăti următoarele taxe de remorcare :*

a) pentru vapoare, şlepurĭ, vase cu rame, lotcĭ. 5 helleri pe tona de 1000 kilogr., pentru încăperea saŭ capacitatea totală a vasuluĭ conform certificatuluĭ cubic al vasuluĭ.

b) pentru mărfurile de pe vapoare, 4 helleri la 100 kilogr.

§ 5.—Căpitanul fie-căruĭ vas care intră în secţia rectificată a

Dunărei, este obligat de a face, după formularul aici anexat, declaraţiunea capacităţei vasului şi a încărcăturei ce are pe vas.

Această declaraţie, pe care pilotul trebue să o observe dacă este făcută complect, trebue să fie remisă de pilot autorităţei de navigaţiune de la Orşova, în scopul de a fixa taxa navigaţiunei şi remorcajului ce se cuvine a plăti. Procedarea relativă la modul plăţei taxei datorită pentru navigaţiune şi remorcaj, va fi stabilită printr'un regulament special.

AL DOILEA REGULAMENT

Pentru stabilirea, perceperea şi ţinerea în evidenţă, de către autoritatea Ungurească de navigaţie a Dunărei de jos, a taxelor de navigaţiune, de remorcaj, de pilotaj, cari trebue să se perceapă de la vasele ce circulă între Moldova şi Turnu-Severin

§ 1.—Piloţii de serviciu vor avea la ei foile de conesment şi tarifele pentru a putea fixa cu înlesnire taxele de navigare şi remorcare, pe care autoritatea ungurească a Dunărei de jos, din secţia de rectificare al Porţilor-de-Fer, Moldova, Turnu-Severin, conform capitolelor 3 şi 4 a Regulamentului relativ la aceasta, precum şi în vederea fixărei taxelor de navigaţiune, de remorcare şi de pilotaj care trebue să se perceapă pentru serviciul piloţilor, serviciu organizat în virtutea § 4 al Regulamentului special a Dunărei de jos la Porţile-de-Fer şi la cele-l-alte Cataracte.

§ 2.— Pilotul care face serviciul de pilotaj trebue să predea foaea de conesment comandantului vasului chiar în momentul suirei sale pe vas, pentru a fi complectată şi semnată. Pilotul este obligat de a controla, cu toată severitatea, exactitatea datelor înscrise în această foae, după documentele vasului, fapt pe care trebue să-l confirme chiar pe foae prin semnătura sa.

§ 3. Pilotul respectiv trebue să presinte foaea de conesment complectă, de îndată ce ajunge la Orşova, autorităţei

a Secţiuneĭ, sub luare de chitanţă, pentru a fi supusă uneĭ revisiuirĭ tecnice din punctul de vedere nautic şi pentru a i verifica exactitatea.

Pilotul este obligat de a supraveghea foarte sever vasele care nu se bucură de Credit şi care prin urmare, trebue să plătească taxele la fie-care dată înaintea plecăreĭ lor, şi carĭ nu pot pleca maĭ înainte de a plăti taxele prevăzute în foaea de conesment.

§ 4.— Secţiunea de navigaţiune deja menţionată va trebui să transmită secţiuneĭ generale administrative a oficiuluĭ de navigaţiune imediat după revisuire, scrisoarea de cărat, în temeiul căreia comandanţiĭ vasuluĭ, saŭ representanţiĭ, lor sunt obligaţĭ se plătească, înaintea plecăreĭ lor din Orşova, taxele cuvenite la casa ziseĭ autorităţĭ. Secţiunea administrativă înscrie datele autentice conţinute în scrisoarea de cărat într'un registru cu matcă, în baza căruia funcţionarul comptabil stabileşte, pe de o parte cuantumul taxeĭ de plătit, iar pe de altă parte, pune pe plătitor să iscălească o contra chitanţă prin care se dovedeşte plata arătată în registru cu matcă. Registrul cu matcă astfel complectat este înaintat apoĭ casieruluĭ pentru a primi baniĭ. Acesta din urmă primeşte baniĭ de la plătitor, tae foaea chitanţeĭ şi a contra-chitanţeĭ din registru cu matcă, lipeşte această contra-chitanţă a sumeĭ primite pe registrul jurnal al caseĭ, şi predă părţeĭ interesate chitanţa, semnată de el, semnată de controlor, aplicându-ĭ şi pecetea oficială.

Această operaţie o dată terminată, funcţionarul numit maĭ sus pune registrul cu matcă în casă.

§ 5.— Societăţile de navigaţie saŭ proprietariĭ de vase, carĭ aŭ cerut societăţeĭ ungureştĭ de navigaţie pe Dunărea-de-jos, de a le deschide un compt-curent, cu credit de una lună pentru taxele maĭ sus arătate, sunt obligaţĭ de a depune drept garanţie la biroul unguresc al percepţieĭ din Orşova, sau la casa Centrală din Buda-Pesta o sumă în numerar sau

în efecte ce pot fi primite drept garanţie corespunzătoare cu traficul vaselor lor.

§ 6.— Cuantumul sumeĭ ce trebueşte depusă drept garanţie este fixată de oficiul de navigaţie cu aprobarea Ministeruluĭ de comerciŭ al Ungarieĭ. Tot acest Minister hotăreşte asupra retragereĭ acestor garanţiĭ.

§ 7. — Sumeĭ ce se depune drept garanţie trebue să fie egală cu taxele de navigaţie şi remorcare pentru parcursul vaselor pe una lună. Prin urmare partea interesată trebue să mărească garanţia în cazul, când garanţia fixată şi depusă pentru datoria înscrisă în registre nu ar fi considerate ca o acoperire îndestulătoare până la finele luneĭ curgătoare.

§ 8.— Secţia nautică a autorităţeĭ de navigaţie trebue să transmită săptămânal, sub luare de chitanţă, Secţieĭ generale administrative, scrisorile de cărat, menţionate maĭ sus, în temeiul cărora nu se maĭ cere plata imediat. ci se creditează la comptul-curent până la lichidarea lunară. Comptabilul care lucrează la serviciul administativ, este obligat de a cerceta, săptămânal, scrisorile de cărat de care s'a vorbit maĭ sus, şi de a transcri taxele fixate la compt-curent, în foaea proprietaruluĭ vasuluĭ saŭ societăţeĭ de navigaţie.

§ 9.—Partidele deschise în registre fie-căruĭ proprietar de vas, trebue să fie închise la finele fie-căreĭ lunĭ şi funcţionarul comptabilităţeĭ face în acelaş timp un extract din compturile curente cuprinse în registre.

§ 10.— Şeful autorităţeĭ navigaţieĭ transmite extractele din registru, menţionate la paragraful precedent, cel maĭ târziŭ 10 zile după finele luneĭ care urmează, după ce o persoană saŭ societate este admisă la Credit, cu invitaţia de a plăti, în două saptămânĭ suma taxelor hotărâte de oficiul impositelor din Orşova sub luarea de contra-chitanţe, vizate de controlorul oficiuluĭ de navigaţie, atestând

în acelaş timp îndeplinirea acesteĭ obţigaţiĭ de către Controlorul menţionat.

§ 11. — Dacă proprietarul unuĭ vas saŭ o Societate de navigaţie nu plătesc la termenul stipulat, autoritatea va lua măsurile necesare pentru a i se retrage creditul şi aduce cazul la cunoştinţa Ministruluĭ.

AL IIIlea REGULAMENT

Pentru organisarea autorităţeĭ de Navigaţie a Dunăreĭ-de-Jos.

§ 1. — *Titlul şi pecetea Autorităţeĭ.*

Autoritatea se va intitula *„Autoritatea Regală Ungurească de Navigaţie a Dunăreĭ-de-Jos“*. — Pecetea va avea armele reunite ale Coroaneĭ Ungarieĭ cu inscripţia „Autoritatea Regală Ungurească de Navigaţie a Dunăreĭ-de-Jos la Orşova“.

§ 2. — *Pavilionul autorităţeĭ şi semnele de serviciŭ a organelor sale.*

Fie-care vas al acestuĭ oficiŭ de navigaţie poarta pavilionul acesteĭ autorităţĭ şi fie care funcţionar al acesteĭ autorităţĭ poartă semnul de serviciŭ în timpul serviciuluĭ exterior. Pavilionul este alb, în forma unuĭ triunghiŭ lungăreţ având pe mijlocul săŭ cusute armele coroaneĭ ungureştĭ. Pavilionul este înconjurat de o margine compuse din liniĭ — roşiĭ-albe-verzĭ.

Semnul de serviciu al personaluluĭ autorităţeĭ este o bandă, care înconjoară partea de sus a mâneceĭ stângĭ a haineĭ, fiind de aceaşĭ formă şi având aceleaşĭ culorĭ ca şi pavilionul.

§ 3. — Sediul autorităţeĭ este la Orşova.

§ 4. Limba de serviciŭ a autorităţeĭ este limba ungurească.

§ 5. *Indatoririle autorităţeĭ:*

Pe tot timpul durateĭ percepereĭ taxelor de navigaţiune pentru acoperire cheltuelilor lucrărilor rectificăreĭ efectuate la Porţile-de-Fer şi la Cataracte a Dunăreĭ-de-

Jos, în virtutea legeĭ VII din 1879 prin care s'a introdus în legislaţia interioară a Ungarieĭ articolul 57 al Tractatuluĭ din Berlin de la 1878, şi articolul VI al Tractatuluĭ de la Londra de la 1871, care pun în *sarcina Ungarieĭ? cheltuelile lucrărilor secţiuneĭ cataractelor de la Moldova până în aval de Porţile-de-Fer*, — datoriile autorităţeĭ sunt în general : supravegherea regulamentuluĭ de navigaţie, ţinerea serviciuluĭ de pilotaj, întreţinere căilor navigabile, executarea lucrărilor ce sunt în legătură cu perceperea taxelor de navigaţie, şi în fine administraţia remorcăreĭ în canalul Porţilor-de-Fer.

Cercul activităţeĭ acestuĭ oficiu, relativ la executarea acestor îndatorirĭ este stabilit în toate amănuntele în următoarele capitole :

CAP. I

Supravegerea si Controlul Regulamentuluĭ de Navigaţie

§ 6.—*Observarea prescripţiilor relative la navigaţie.*

Autoritatea de navigaţie priveghează ca perceperea taxelor fixate şi decretate de cătră guvernul unguresc asupra vaselor fără distincţie de naţionalitate, carĭ călătoresc pe părţile fluviuluĭ arătate la art. 5 menţionat maĭ sus, să fie punctual observate. Guvernul unguresc, adică Ministrul de comerciu al Ungarieĭ execută prin intermediul autorităţeĭ de navigaţie, măsurele. *care-ĭ sunt atribuite de cătră tractatele internaţionale* (?) relativ la lucrările regulăreĭ Porţilor-de-Fer precum şi a *întreţinereĭ şi utilizăreĭ lor* (?).

Prin urmare întreprinderile de navigaţie, sau proprietariĭ de vase pot să se adreseze oficiuluĭ navigaţiuneĭ Dunăreĭ-de-jos în toate cazurile, cînd vor avea nevoe de explicaţiunĭ privitoare la navigaţiune pe această parte a fluviuluĭ.

Pe de altă parte aceasta autoritate poate să se pue în relaţie directă cu interprinderile strĕine de navigaţie sau cu

streiniĭ proprietarĭ de vase. Autoritatea de navigaţie comunică măsurile privitoare la regulamentul navigaţieĭ fluviale, precum şi orĭ-ce altă măsură urgentă, întreprinderilor de navigaţie care aŭ un representant la Orşova; se publică aceste măsurĭ pe placarde de publicaţiĭ oficiale ce se va ridica la Moldova, Drenkova, Orşova şi Turnu-Severin.

In casurĭ maĭ importante aceasta autoritate poate trimite întreptinderilor streine nautice şi streinilor proprietarĭ de vase comunicările ce-ĭprivesc prin intermediul consulatelor imperiale şi regale competente.

§ 7.—*Pedepsele.*

In cee ce priveşte aplicarea pedepsilor, autoritatea se călăuzesce după dispoziţile speciale cuprinse în § § 11 şi 17 a regulamentuluĭ de navigaţie a secţieĭ supuse supraveghereĭ sale.

CAP. II

Serviciul obligator al Pilotajuluĭ de Stat

§ 9.—*Corpul Piloţilor.*

Serviciul obligator al pilotajuluĭ de stat, a căruĭ organisare este arătată într'un regulament special, va fi îndeplinit de către autoritatea de navigaţie, care face cunoscut lista persoanelor însărcinate în acesta secţiune a fluviuluĭ, de conducerea plutelor şi lotcelor.

§ 10.—*Plângerile contra Piloţilor.*

Plîngerile eventuale a comandanţilor contra unuĭ pilot de stat, orânduit pe bordul vasulul săŭ, se va înainta autorităţeĭ navigaţiuneĭ. Autoritatea cercetează minuţios plângerele înaintate şi informează, pe partea care s'a plâns, despre resultatul cercetăreĭ.

CAP. III

Semnalele şi întreţinerea Căilor de Comunicaţie

Autoritatea de navigaţie are grijă ca micele canale stabilite la Cataractele acesteĭ părţĭ a Dunăreĭ, precum şi căile de navigaţie pe parcursul situat între Cataracte să fie bine însemnate prin geamandure, în care scop autoritatea controlează neîncetat, prin împiegaţiĭ sĕĭ, dacă aceste geamandure (1) sunt la locul lor, şi în caz de deplasare să fie imediat puse la loc, şi ca semnalele care indică calea să fie aşezate la locul lor, la începutul fie-căruĭ seson de navigaţie şi scoase maĭ înainte de îngheţarea apelor Dunăreĭ.

Autoritatea comunică măsurele luate privitor la punerea şi retragerea geamandurelor tuturor întreprinderilor de navigaţie care au un representant la Orşova. Ea publică de asemenea aceste măsurĭ pe placardele afişărilor oficiale de la Moldova, Drenkora, Orşova şi Turnu-Severin.

§ 12.—*Intreţinerea căilor de navigaţie.*

Oficiul navigaţieĭ supraveghează întreţinerea căilor de navigaţie şi ea măsurele necesare pentru a înlătura obstacolele ce s'ar ivi în ape.

Pentru ca autoritatea navigaţeĭ se poată corespunde acesteĭ îndatorirĭ, conducătoriĭ vaselor sunt obligaţĭ de a anunţa grabnic pe autoritatea de navigaţie în toate cazurile cînd ar crede că siguranţa căieĭ de navigaţie este îndoelnică. In afară de aceasta sunt obligaţĭ de a încunoştiinţa pe zisa autoritate de toate întâmplările, care conform regulamentelor generale şi speciale, dau drept autorităţeĭ de a lua măsurĭ.

1) Geamandurile sunt nişte butoae de oţel, ermetic închise, şi goale înauntru, văpsite roş s'aŭ negre, care plutesc la suprafaţă apeĭ şi sunt fixate prin micĭ ancore de fundul fluviuluĭ, aşezate în scopul de a indica punctele pe care navigaţie trebue să le evite.

CAP. IV

Dreptul personaluluĭ autorităţeĭ de a se scoborĭ pe teritor străin

§ 13.—*Personalul autorităţeĭ poate orĭ-şi-când, fără împedecare, să se scoboare pe malul Românesc saŭ Sârbesc pe secţia Dunăreĭ cuprinsă între Moldova şi Turnu-Severin, să exercite atribuţiunile* fixate prin regulamentul de faţă şi se reclame în acest scop ajutorul şi cooperaţiunea autorităţilor locale. *Dispoziţiunile cuprinse în acest capitol nu vor intra în vigoare de cât în momentul când voĭ lua încă alte decisiĭ în această privinţă.*

CAP. V

Percepere a taxelor asupra navigaţieĭ

§ 14.—*Stabilirea şi fixarea drepturilor asupra navigaţiĭ.*

Autoritatea navigaţieĭ fixează, în sensul regulamentuluĭ relativ la aceasta, taxele ce vor trebui percepute de la vasele, care vor naviga în această secţie a Dunăreĭ-de-jos precum şi pe mărfurile încărcate în ele ; tot ea va efectua aceasta percepere.

§ 15-—*Reclamaţiunile contra fixăreĭ taxelor.*

Reclamaţiunile eventuale contra fixăreĭ taxelor trebuesc adresate oficiuluĭ navigaţiuneĭ, care decide cu grabă şi face cunoscut reclamantuluĭ resultatul.

Reclamantul care nu este mulţumit cu hotărârea autorităţeĭ, are dreptul de a face apel, în opt zile, ministruluĭ de comerciu al ungarieĭ care decide definitiv asupra reclamaţiuneĭ.

CAP. VI

Administraţiunea remorcăreĭ artificiale instalate în canalul Porţilor-de-Fer

Autoritatea de navigaţiune ţine în mişcare un remorcher cu frânghie instalat în canalul Porţilor-de-Fer şi târăşte va-

sele după ordinea înscriereĭ lor. Condiţiele întrebuinţăreĭ acestuĭ remorcher şi plata taxelor va fi fixată într'un regulamentul special.

al 4lea REGULAMENTUL

Disposiţiunĭ speciale poliţieĭ navigaţiuneĭ pe secţiunea Dunăreĭ supuse supravegereĭ superioare a oficiuluĭ unguresc de navigaţie din Orşova.

Pe tot timpul durateĭ percepereĭ provisoriĭ a taxelor datorite statuluĭ unguresc, în virtutea mandatuluĭ internaţional ce i s'a dat prin tractatul de la Berlin, asupra secţieĭ Dunăreĭ pe care s'a făcut lucrările de la Porţile-de-Fer, adică : pe întinderea Cataractelor cuprinse între Moldova pînă în aval de Porţile-de-Fer, sunt valabile următoarele disposiţiĭ basate pe situaţia particulară a acesteĭ părţĭ din fluviu, de şi se menţin întocmaĭ toate măsurile privitoare la navigaţie.

§ 1.— Supravegherea şi poliţia navigaţiuneĭ va fi exercitată, pe aceasta secţie a Dunăreĭ-de-jos, de oficiul navigaţiuneĭ cu reşedinţa la Orşova, în marginile regulamentuluĭ general de navigaţie pentru rîurile, canalurile şi lacurile interioare, precum şi în margina presentelor disposiţiunĭ speciale. Acest drept de supraveghere (?) a autorităţeĭ maĭ sus zise se întinde asupra tuturor vaselor de comerciu (plute, lotcĭ etc) navigând în aceasta secţie a fluviuluĭ, fără excepţie de naţionalitate şi pavilion precum şi asupra conducătorilor şi echipagelor lor.

§ 2.—Conducătorul sau proprietarul fie-căreĭ vas de comerciu este dator se observe disposiţiele presenteĭ secţiunĭ, şi să urmeze ordinile şi invitaţiunile ziseĭ autorităţĭ în tot ceece priveşte executarea presentelor disposiţiĭ.

Conducătorul orĭ-căruĭ vas care navighează pe această secţie a fluviuluĭ este obligat de a angaja un pilot pentru a se conforma serviciuluĭ de pilotaj al Statuluĭ. Osebit de aceasta el trebue să accepte şi unul sau maĭ mulţĭ piloţĭ şi ajutoare

de piloţi orânduiţi de către autoritatea de navigaţie pentru a învăţa saŭ face practică pe lângă pilotul sau piloţii de serviciu, cărora le este încredinţat pilotajul vasuluĭ cu obligaţia pentru conducător de a le da locuinţă potrivit situaţieĭ lor, precum şi hrana pe care o primeşte echipagiul.

§ 4. Conducătoriĭ vaselor nu aŭ dreptul de a cere piloţilor statuluĭ alte serviciĭ de cât acele prevĕzute în regulamentul de serviciu a piloţilor.

§ 5.—Conducătorul vaselor este personal responsabil de observarea întocmaĭ a regulamentelor relative circulaţiuneĭ vaselor şi a măsurelor luate pe cale de ordonanţe.

§ 6.—Conducătorul vasuluĭ trebue să observe că geamandurele care marchează calea navigabilă să nu fie indepărtate saŭ ridicate din locul lor. Dacă, cu toate acestea, şi cu toate precauţiunile luate, un ast-fel de caz s'ar întîmpla din cauza uneĭ întîmplărĭ neprevĕzute saŭ a unuĭ obstacol ce nu se poate înlătura, conducătorul vasuluĭ este obligat de a informa prin viŭ glas, saŭ telegrafic saŭ telefonic, de la staţiunea cea maĭ apropiată, oficiul de navigaţiune precizĕnd locul şi care anume geamandură a fost ridicată sau stricată. Această înştiinţare trebue făcută dacă trecând nu a vĕzut o geamandură la locul eĭ.

§ 7.—In caz de avarie de vas (ciocnire saŭ spargere) care ar putea pricinui împedecare navigaţieĭ, conducătorul vasuluĭ precum şi tot echipajul sĕŭ sunt obligaţĭ de a face tot ce le va sta în putinţă pentru ca vasul avariat să fie tras la timp în afară din calea navigaţiuneĭ. Dacă avaria este aşa de mare încât întrebuinţarea regulată a căieĭ de navigaţie este efectiv deranjată, conducătorul vasuluĭ este obligat de a lua imediat măsurile necesare pentru a readuce starea bună a navigaţieĭ, de a comunica imediat autorităţilor de navigaţie împedecările ivite, causele lor şi a cere ajutoare dacă are nevoe.

La fie-care avarie de vas sau, împedecare de circulaţie, autoritatea de navigaţiune poate cerceta faptele şi a le scri în protocoale. La cererea părţeĭ interesate autoritatea de navigaţie trebue să dreseze, orĭ şi când, protocoale prin care să constate faptele petrecute şi poate să elibereze părţeĭ copiĭ legalisate.

§ 8. — In ceea-ce priveşte abaterea unuĭ vas sau al orĭ-căruĭ alt obiect plutitor din calea navigabilă, proprietarul saŭ comandantul este obligat de a lua imediat toate măsurele fără să maĭ aştepte vre-o învitaţie oare-care. Dacă cu toate acestea măsurele necesare pentru acestea n'aŭ fost luate în 24 de ore, autoritatea de navigaţie va proceda la această operaţie în comptul şi rizicul proprietaruluĭ vasuluĭ.

Abaterea unuĭ vas naufragiat din calea navigabilă trebue făcută de proprietarul vasuluĭ după învitarea autorităţeĭ de navigaţie, în termenul fixat, pe comptul şi rizicul sĕu.

Dacă proprietarul vasuluĭ nu începe ridicarea în termenul fixat în urma învitaţieĭ primite, autoritatea de navigaţie va executa ea însuşĭ lucrările de ridicare în comptul şi rizicul proprietaruluĭ.

Dacă proprietarul vasuluĭ refusă plata cheltuelilor făcute în acest scop, saŭ nu plăteşte în 14 zile ce vor urma cererea de plată, reclamaţiunile autorităţeĭ financiare ungureştĭ vor fi făcute pe calea indicată.

§ 9.—Conducătoriĭ de vas sunt datorĭ a indica exact datele necesare fixăreĭ taxelor de navigaţie conform regulamentuluĭ special existent în această materie, de a umplea complect tabelele relative la aceasta, şi de a le înmâna pilotuluĭ de navigaţiune înainte de plecarea vasuluĭ. Controloriĭ oficiuluĭ purtând semnul serviciuluĭ, vor avea tot-deauna libertatea de a se urca pe orĭ-ce vas; şi dacă unul dintre aceştĭ controlorĭ *doreşte* a se urca pe un vas care navigă şi dorinţa sa a fost semnalate vasuluĭ prin semne cu drapelul, căpitanul vasuluĭ trebue să micşoreze viteza

până va apropria vasul său de vasul pe care se află organul de control sau va acosta la mal dacă acesta se găseşte pe uscat.

Conducătorul de vas trebue să presinte controlorului pentru ca acesta să ea cunoştinţă şi să verifice exactitatea datelor înscrise în foaea de cărăuşie a tuturor documentelor (scrisoare de vas, certificatul de tonaj, scrisoarea de încărcare) care sunt necesare verificărei acelor date.

In caz de îndoială asupra greutăţei încărcăturei se va lua drept basă greutatea care corespunde calajuluĭ vasuluĭ conform certificatuluĭ de tonaj.

§ 10. — Fie-care vapor de transport sau remorcher este obligat, când este în mers, de a agăţa, lua, saŭ lăsa să plece la un semnal dat, bărcile de scăpare. Această obligaţie nu priveşte pe vasul antorităţeĭ de navigaţie.

Cu toate aceste vasele nu sunt obligate de a schimba direcţiunea navigaţiuneĭ saŭ de a merge maĭ departe de cât locul desinat, din cauza remorcajuluĭ bastimentelor a Autorităţeĭ de navigaţiune.

§ 11. — Orĭ ce acţiune contrarie sau orĭ-ce neîndeplinire a disposiţiunilor sus menţionate, cât şi celor-l'alte ordine existente relativ la regulamentarea curselor, vor fi pedepsite.

Fixarea pedepselor obişnuite, aparţine autorităţeĭ de navigaţiune.

§ 12. -- Pedepsele obişnuite sunt: 1) mustrarea, 2) amenda bănească de la 10 la 200 coroane.

§ 13. — Autoritatea de Navigaţiune comunică întreprindereĭ de navigaţiune decisia, care arată şi pedeapsa.

Dacă Compania de navigaţiune sau proprietarul vasuluĭ are un representant la Orşova, hotărârea penală poate fi util comunicată chiar acestuĭ representant.

Autoritatea de navigaţiune va comunica hotărârea penală intreprinselor navigaţiuneĭ (proprietarilor) care aŭ reşedinţa obi-

cînuită în străinătate, şi n'au representanţi la Orşova, prin intermediarul Consulatuluĭ Imp. şi Regal competinte.

§ 14. — Dacă decisiunea autorităţeĭ de navigaţiune consistă într'o amendă bănească, această autoritate comunică întreprinderəĭ de navigaţiune, proprietaruluĭ sau comandantuluĭ vasuluĭ în chestiune, că va fi execut pe cale somară de a plăti.

In cazul când amenda nu a fost plătită, întreprinderea de navigaţiune saŭ proprietarul vasului trebue anunţat, că amenda va fi încasată, la caz de nevoe, pe cale silită, de o dată cu plata taxeĭ de navigaţie de îndată ce vasul va intra în secţia Dunăreĭ supuse supravegbereĭ autorităţeĭ de navigaţie.

§ 15. — In contra acestor hotărârĭ penale se poate face apel în 14 zile de la data comunicăreĭ legale a hotărâreĭ (§ 13). Apelul trebue făcut în scris la autoritatea de navigaţie. Ministrul de comerciŭ al ungarieĭ decide definitiv asupra apeluluĭ. Decisia ministrului de comerciu va fi comunicata întreprindereĭ de navigaţie sau proprietaruluĭ vasuluĭ prin intermediul autorităţeĭ de navigaţie precum s'a arătat la § 13.

§ 16. — In caz de apel, până la pronunţarea ministruluĭ de comerciu al ungarieĭ, se vor considera ca deposit sumele provenind din amenzĭ depuse de către întreprinderea de navigaţie, saŭ de proprietarul vasuluĭ, sau de comandant. In caz când ministrul micşorează sau anulează amenda atuncĭ prisosul sau întreaga sumă a amenzeĭ este înapoiată apelantuluĭ. Dacă ministrul măreşte amenda sau schimbă pedeapsa ordonând numaĭ o mustrare în locul amenzeĭ atuncĭ se aplică dispoziţiele cuprinse în § 10.

§ 17. — *Sumele provenite din amenzile legal percepute vor fi întrebuinţate în favoarea fonduluĭ de ajutor a marinarilor ţăreĭ.*

§ 18. — Echipajele de orĭ-ce naţionalitate sunt obligate a se supune acestor dispoziţiĭ. Necunoaşterea lor nu va putea fi invocată.

AL V-lea REGULAMENT

Serviciul de pilotare stabilit la Porţile-de-Fer şi la cele-l-alte Cataracte a Dunăreĭ-de-jos

1) Având în vedere înlesnirea şi asigurarea circulăreĭ vaselor precum şi protecţia instalaţiunelor de la Porţile-de-Fer şi Cataractele Dunăreĭ-de-jos s'a organizat între Stânca şi micile Porţĭ-de-Fer un serviciu regulat de pilotare, care, va începe a funcţiona la 1 Septembrie 1899.

2) Incepând de la această epocă vapoarele de orĭ ce soĭ în amonte şi în aval, precum şi vasele fără distincţie de construcţie a căror capacitate este maĭ mare de 100 tone şi care calează 1 metru adâncime, nu pot circula, de cât exclusiv sub conducerea unuĭ pilot autorizat, de a funcţiona prin Cataracte, digurile şi canalele acesteĭ secţiĭ a Dunăreĭ când apele au+1,50 deasupra etiajuluĭ, înălţime oficial recunoscută la Orşova pe partea Dunăreĭ dintre *Stânca* şi *Micile Porţĭ-de-Fer*, şi la aceaşĭ înălţime între *Kozla* şi *Micile Porţĭ-de-Fer*. Când maĭ multe vase sunt remorcate unul după altul. fie-care vas va fi condus de către un pilot. Se va excepta de la această regulă vasele care fac circulaţia locală de la un mal la cel-l-alt, precum şi lotcele, plutele care nu vor fi pilotate de cât dacă vor cere proprietariĭ saŭ conductoriĭ lor.

Vapoarele care fac remorcaj local pentru procurare de material pot orĭ şi când naviga fără pilot pe partea dintre Orşova şi Ogradina, însă pe partea dintre Drenkova şi debarcaderul minelor de cărbunĭ de la Kozla nu va putea naviga fără pilot de cât când apele vor fi 1,50 deasupra etiajuluĭ la Orşova.

3) Pilotarea va fi făcută de către autoritatea de navigaţie din Orşova prin mijlocul unor piloţĭ, examinaţĭ şi autorisaţĭ al căror serviciŭ şi acţiune este regulată prin instrucţiĭ speciale.

4) Vasele care sunt supuse taxeĭ de navigaţiune nu vor maĭ plăti şi o taxă separată pentru pilotaj.

Toate cele-l-alte vase care sunt scutite de taxa de navigație saŭ care, conform punctuluĭ II din regulamentul de pilotaj, nu sunt supuse acesteĭ din urmă taxe, trebue să plătească 20 coroane pentru pilotaj dacă pilotul a stat 24 ore pe vas. Și alte 20 coroane pentru fie care 24 ore. In caz de avarie pilotul trebue să lucreze la scăparea vasuluĭ, dacă avariele sunt în sarcina lor; în caz contrar eĭ vor fi plătițĭ a parte cu taxa prevăzută la No. 4 din regulament.

5) Pilotul îșĭ îndeplinește datoria sub întreaga sa răspundere. El este pedepsit, pe cale disciplinară, de către autoritatea de navigație, și chiar depărtat din serviciu, dacă din cauza neatențieĭ sale se ivește o împedecare în circulația navigațiuneĭ.

Pilotul, la rândul săŭ, trebue să atragă atenția căpitanuluĭ asupra orĭ căreĭ acțiunĭ saŭ conducerĭ a vasuluĭ care ar fi contrară regulamentelor, și să raporteze în scris autorităţeĭ de navigație.

6) Indatoririle și responsabilitatea pilotuluĭ sunt urmatoarele: în general pilotul conduce cârma și se așază la caz de nevoe alăturĭ de comandant pe *puntea de comandament;* el conduce vasul pe adevărata cale a navigațieĭ, atrage atenția comandantuluĭ asupra particularităților funduluĭ fluviuluĭ, asupra curenților, asupra semnalelor de navigație, și-l orientează asupra tuturor situațielor locale, a căror luare aminte este necesară pentru a putea bine conduce vasul.

Responsabilitatea pilotuluĭ încetează în cazul când comandantul vasuluĭ nu ascultă de indicațiele și explicațiele sale.

De altmintrelea toată responsabilitatea cade pe căpitanul vasuluĭ, chiar dacă este un pilot pe vas, pentru exacta aplicare a tuturor regulamentelor precum și pentru buna conducere a vasuluĭ.

7) Piloțiĭ se eaŭ la stațiunile de navigație care aŭ un birou de pilotaj și după cererea vaselor. Cererea se poate face prin

graĭ, telegraf, scrisoare etc; Cererea trebueşte făcută la vreme pentru a se putea trimite pilotul cerut. In acest scop cel ce cere pilot va fixa tot-d'a-una momentul plecăreĭ, iar în caz de remorcaj va arăta şi numerul vaselor ce va remorca. Vasele care aŭ un curs regulat dacă prevĕd că vor avea o întârziere de treĭ ore peste timpul fixat, trebue de asemenea să anunţe aceasta spre a i se pastra un pilot.

8) Cererea de pilotaj trebue să fie adresată oficiuluĭ de navigaţiuve din Orşova; ea poate fi adresata şi la cele-l'alte birourĭ de pilotaj, şi maĭ cu seamă: Vasele ce se scobor să se adreseze la Drenkova şi cele ce vor să meargă în amonte biurouluĭ din Turnu-Severin.

In nicĭ într'un caz acel vas nu se poate anunţa în acelaş timp de cât la un singur biurou. Când pilotajul este prescris din causa stăreĭ apelor precum este arătat la § 2 al regulamentuluĭ, pentru cataractele de la Stânca cererea se poate adresa pentru aval la biuroul de la Moldova.

In cerere trebue să se fixeze şi punctul unde pilotul va părăsi vasul.

9) Comandantul vasuluĭ trebue să înscrie în imprimatele ce'ĭ remite pilotul în momentul suireĭ sale pe vas, toate datele ce sunt necesare, pe de o parte pentru pilotajul regulat al vasuluĭ—pe de altă parte pentru fixarea taxeĭ de navigaţiune—precum şi în interesul statisticeĭ navigaţiuneĭ. Aceste date sunt relative la numele şi numerul, la specia, la numele şi titlul proprietaruluĭ, la capacitatea, calajul şi conţinutul vasuluĭ, la calitatea şi cantitatea încărcăreĭ, la locul plecăreĭ şi a destinaţiuneĭ vasuluĭ. Aceste imprimate după ce vor fi complectate se vor înmâna pilotuluĭ înaintea plecăreĭ vasuluĭ. Pilotul este obligat să se convingă de calajul vasuluĭ şi în caz când nu sunt semne visibile să măsoare din nou vasul. Controlul celor-l'alte date din imprimate cade în sarcina altor funcţionarĭ a autorităţeĭ.

10) Oficiul navigațiuneĭ din Orșova hotărăște complect, după propria sa apreciare dacă în afară de piloțiĭ și ajutoarele lor, orânduițĭ pentru serviciul vasuluĭ, se maĭ pot urca pe vas și alțĭ piloțĭ fie pentru a face exercițiĭ, fie pentru a se duce la vre-un biurou oare-care de navigație. Conductorul vasuluĭ trebue să dea acestor oamenĭ un adăpost convenabil după împrejurărĭ.

11) Reclamațiele, plângerile și dorințele relative serviciuluĭ de pilotaj trebuesc adresate oficiuluĭ de navigațiune din Orșova, care decide în cazurile eventuale de neînțelegere dintre piloțĭ și conducătoriĭ vaselor.

12) Piloțiĭ n'au drept la o resplată separată din partea Vaselor și cererea sau acceptarea vre-uneĭ asemenea răsplățĭ constitue un delict disciplinar.

Tractatul de Navigațiune dintre Austro-Ungaria și Serbia din 10/22 Februarie 1882.

Art. 1. — Supușiĭ fie-căreĭ dintre Părțile Contractante vor putea transporta mărfurĭ și călatorĭ pe toate căile navigabile naturale sau artificiale ale teritoriuluĭ celeĭ-l'alte parțĭ, între toate locurile de debarcare, și se vor bucura în tot ceea-ce privește navigațiunea fluvială, respectând Regulamentele în vigoare asupra acestuĭ subiect cu aceleașĭ drepturĭ, avantage și excepțiĭ vor fi supuse acelorașĭ condițiĭ ca propriĭ seĭ supușĭ și ca supușiĭ națiuneĭ celeĭ maĭ favorisate. Intrepozitariĭ de navigație aparținênd unuia dintre parțile contractante, voind a'șĭ întinde industria pe teritoriul celeĭ-l'alte Parțĭ, nu vor fi supușĭ pe acest teritor pentru exercițiul industrieĭ lor, la nicĭ un imposit industrial saŭ special.

Art. 2. — Nicĭ un privilegiu exclusiv de navigație sau drepturĭ forțate, precum dreptul de poposire, de deposit, de transbordare, de prima cumpărătoare, saŭ alte drepturĭ de asemenea natură nu vor putea subsista pe cursurile de apă navi-

gabilă care alcătuesc frontiera între teritoriul sêrb de o parte, şi teritoriul monarhieĭ Austro-Ungar pe de altă parte, şi nicĭ un conducător de vas nu va putea fi constrâns, pentru un ast-fel de motiv, de a aborda, de a descărca, de a transborda pe nicĭ un punct al ziselor cursurĭ de apă, nicĭ de a fi silit de a se opri un oare-care timp într'un ast-fel de loc.

Părţile contractan‘e îşĭ rezervă deplina libertate în privinţa concesiunilor de remorcaj de toate fiuviile situate în interiorul ţăreĭ şi pe canalurĭ. In ceea-ce priveşte părţile comune ale fluvielor-frontieră Părţile contractante se obligă de a nu a-corda concesiunĭ de remorcaj de cât după o prealabilă înţelegere şi cu consimţimînt reciproc.

Art. 3. — Este iertat fie-căruĭ întreprinzĕtor de navigaţie, aparţinênd unuia dintre Părţile Contractante, de a'şĭ înregistra firma socială pe teritoriul celeĭ-l'alte, observând regulamentele respective, de a stabili agenţiĭ de navigaţie, de a stabili biu-rourĭ de stabilimente necesare întreprindereĭ, de a dobândi în acest scop bunurĭ imobiliare la locurile de debarcare şi de a putea ridica construcţiĭ. Intreprinzĕtoriĭ aparţinênd unuia dintre ambele Părţĭ Contractante nu vor putea fi împedecaţĭ de a descărca mărfurile lor pe teritoriul celeĭ-l'alte, cu condiţie numaĭ ca să se conforme Regulamentelor de vamă şi Regulamentelor de poliţie în vigoare. Vor avea în acelaş timp dreptul de a întrebuinţa stabilimentele publice şi locurile de debarcare sub aceleaşĭ condiţiĭ ca şi indigeniĭ şi ca supuşiĭ naţiuneĭ celeĭ maĭ favorisate.

Regulamentele de exploatare publicate de către întreprinzĕtorĭ vor fi depuse la autorităţile competinte. Aceste regulamente vor avea, în caz de neînţelegere, forţa probatorie relativ la interpretarea condiţielor sub care antreprenorul navigaţieĭ s'a însărcinat cu transportul călătorilor şi cu expediţia mărfurilor pe care se angajase a o face.

Art. 4. — Pentru ca un bastiment să fie recunoscut că aparţine uneia dintre părţile contractante, el trebue să fie saŭ

proprietate a unuia dintre supuşiĭ ţăriĭ, fie a uneĭ companiĭ sau societăţĭ de acţionarĭ supusă legilor chiar a acesteĭ ţărĭ, şi având în acea ţară sediul săŭ social. Bastimentele şi plutele trebuesc, în afară de aceasta, să posedă hârtiele prescrise la art. 5 şi să fie supus direcţiuneĭ speciale a unuĭ conducător legitim precum se cere la art. 6.

Acest conducător este în prima linie responsabil de stricta observare a dispoziţiunilor conţinute în convenţia de faţă şi în regulamentele de poliţie fluvială. Patentele de navlu, trebuesc arătate la prima cerere a autorităţilor fluviale însărcinate cu supravegherea navigaţiuneĭ.

Bastimentele fie-căruia dintre Părţile Contractante trebue să arboreze pavilionul prescris de legea ţăriĭ lor în apele cele-l-alte părţĭ precum şi în alte locurĭ unde cursul apeĭ este limitat dintr'o parte de teritoriul celeĭ-l-alte părţĭ.

Bastimentele construite ast-fel pentru a nu servi de cât unuĭ siugur drum aval, sunt scutite de patenta de navlu, şi asămăluit, sub acest raport, cu plutile.

Vasele care nu transportă de cât mărfurĭ cu destinaţia pentru ţările vecine sunt scutite de patenta de navlu şi de conductor.

Art. 5. — Patenta cerută peutru ca un vas să fie recunoscut că poate naviga pe fluviu, va fi eliberată de către autorităţile competente a părţeĭ contractante al căruia supus este.

Patenta trebue să conţie numele şi domiciliul proprietaruluĭ, menţiunea care să indice dacă vasul este cu vâsle, cu pânză, cu aburĭ, eventual numele şi numărul săŭ, anul în care a fost construit, tonajul săŭ, daca construcţia sa, în toate părţile sale, a fost examinată de către experţĭ juraţĭ în acest scop, şi că a fost recunoscut apt şi bun de navigat, în fine indicaţia apelor pe care l-a găsit apt de a naviga.

Patenta de vas validitatea sa din momentul ce vasul încetează de a maĭ aparţine unuĭ supus al ţăreĭ de la care ea

emană, saŭ uneĭ companiĭ saŭ societăţĭ depinzând de aceaşĭ ţară. Autoritatea competentă a ţăreĭ unde acea patentă a fost eliberată trebue să o retragă atât în cazul de maĭ sus, precum şi în cazul când vasul nu s'ar maĭ găsi în condiţiele cerute pentru a putea naviga.

Plutile nu sunt obligate de a poseda şi arăta o patentă. Fie-care plută încărcată cu lemne trebue să aibă hârtiele din care să se constate proprietarul, saŭ expeditorul, precum şi proveninţa şi destinaţiunea eĭ.

Art. 6. — Patenta necesară orĭ-căruĭ conductor pentru a fi recunoscut apt de a dirige bastimente sau plute, îĭ va fi eliberată de către autoritatea competentă a unia dintre Părţile contractante. Patenta trebue să conţie numele purtătoruluĭ, numele comuneĭ din care este, certificatul constatator că este apt a conduce vase cu aburĭ, cu pânză, cu vâsle, sau plute, şi că a obţinut autorizaţia pentru una saŭ maĭ multe categoriĭ de vase, în fine să conţie indicaţia apelor pe care purtătorul a fost găsit apt de a conduce zisele vase.

Această patentă nu va fi acordată de cât unor persoane experimentate, având bună purtare, şi trecând, satisfăcător examene speciale înaintea unor experţĭ publicĭ. Patenta astfel obţinută autoriză pe conducător de a conduce toate vasele de categoria celor indicate în ea şi care vor aparţine ţăreĭ care i-a eliberat patenta.

Fie-care parte contractantă poate sau nu admite, pentru conducerea vaselor sale, conductorĭ patentaţĭ de cea-l-altă parte.

Patenta de conducător de vas saŭ de plută va fi retrasă de către autorităţile competinte a ţěriĭ care i-aŭ eliberat-o, în casul când aceste autorităţĭ saŭ convins de incapacitatea purtătoruluĭ, saŭ ar fi recunoscut, în interesul menţinereĭ ordineĭ şi siguranţeĭ publice, necesitatea de aĭ interzice facultatea de a exercita fie dreptul de navigaţiune fie cel de plutire.

Art. 7. In afară de patenta prescrisă în art. 5 vapoarele

vor trebui să aibă un certificat constatător al încercărilor la care a fost supuse cazanele de către autoritățile competinte. In afară de aceasta, supapa de siguranță a cazanuluî, a pârghielor vor fi însemnate de către autoritatea competintă cu o marcă încrustată vizibil în corpul lor.

Art, 8.—Nu se va putea percepe, pe cursurile de apă care formează frontiera dintre teritoriul Serbieĭ de o parte și al monarhieĭ Austro-Ungare pe de altă parte, nicĭ o plată, bazată numaĭ pe faptul navigațiuneĭ, precum nicĭ un drept asupra mărfurilor care se vor afla pe bordul vaselor. Vor fi, cu toate acestea, exceptate drepturile pe care vasele vor trebui să le achite când vor trece prin Cataractele dintre Moldova și Turnu-Severin, atuncĭ când lucrările destinate de a distruge acele obstacole vor fi executate.

In afară de acestea nu se va putea percepe:

a) Drepturile de vamă și de consumație fixate prin legile țĕreĭ saŭ prin disposițiĭ convenționale pentru import și export; *cu toate acestea transportul pe apă* nu va putea să fie supus la condițiĭ maĭ puțin favorabile de cât în cazul când mărfurile ar călători pe uscat.

b) Drepturile pentru întrebuințarea oare-căror stabilimente publice, precum mașine de ridicat greutațĭ, cântare saŭ balanțe, cheiurĭ saŭ alte construcțiunĭ de debarcare, magazine etc; sau pentru serviciĭ aduse, precum: pilotag, podurĭ, ecluze etc.

In cee ce privește perceperea drepturilor arătate la litera b) vasele și mărfurile ambelor Părțĭ contractante trebue să fie supuse la tarife fixe și publice, pe piciorul uneĭ perfecte egalitățĭ și în orĭ-ce caz nu maĭ puțin favorabil de cât acele ale națiuneĭ celeĭ maĭ favorizate. Aceste plățĭ vor fi percepute numaĭ întru atât cât se va fi întrebuințat aceste stabilimente publice sau serviciurĭ.

Când însă este vorba de stabilimente noi și de ameliora-

țiunĭ esențiale și costisitoare plata ce va trebui să se ia pentru întrebuințarea lor nu vor fi maĭ marĭ de cât cee-ce este necesar pentru a acoperi aproximativ cheltuelile de întreținere, precum și dobânzile cu amortizarea gradată a capitaluluĭ cheltuit. Cifra acestor drepturĭ nu va putea fi hotărîtă de cât prin comună înțelegere a amânduror guvernelor. Amortizarea capitaluluĭ cheltuit va fi fixată pe un interval de timp convenabil. Amortismentul odată operat, taxele nu vor maĭ reprezenta de cât cheltuelile de întreĭinere.

Bastimentele poștale și cele ce fac serviciul de călătorĭ, precum și vasele statuluĭ vor fi scutite de această taxă.

Este bine înțeles că nu va putea fi supus nicĭ uneĭ taxe întrebuințarea acelor locurĭ carĭ prin condițiele naturale n'au fost esențial și costisitor ameliorate.

Art. 9.—In cee ce privește procedura vamală ce trebuește să fie aplicată navigațiuneĭ fiuviale, guvernele ambelor Părțĭ contractante se vor înțelege asupra mijloacelor de a evita comerciuluĭ orĭ-ce împedecărĭ care nu sunt absolut legitimate de împrejurărĭ, și 'șĭ rezervă, la nevoe, dreptul de a se înțelege asupra măsurelor necesare ușurăreĭ procedureĭ vamale care va trebui să fie aplicată comerciuluĭ fiuviuluĭ.

In stațiunile cele maĭ importante comerciuluĭ fluvial vămuirea se va face în toate zilele în numĕrul ce s'a fixat prin reglementele vamale, și nicĭ o dată maĭ puțin de 10 ore, (afară, cu toate acestea, de zilele Sfintelor Paștĭ, rusaliĭ și Crăciunuluĭ).

Pe secțiunile fluviale care formează frontiera între teritoriele Părților contractante drepturile de intrare nu vor fi percepute de cât când mărfurile vor fi scoborîte pe mal.

Mărfurile, cu toate scestea carĭ, în urma vre-uneĭ întîmplărĭ de forță majoră, aŭ trebuit să fie debarcate și carĭ apoĭ aŭ fost reexportate, nu vor plăti nicĭ o taxă de intrare, cu condiție însă că reglementele respective să se fi respectat.

In cazul când s'ar fi recunoscut necesare oare-care mă-

surĭ de precauţiune pentru a guranta perceperea drepturilor vamale şi alte veniturĭ publice, va fi destul de a pune sub peceţile vămeĭ localităţile unde mărfurile vor fi depozitate, saŭ de a pune paznicĭ vamalĭ pe bordul vaselor.

Peceţile aplicate pe teritoriul unia dintre Părţile Contractante mărfurilor vor fi valabile pentru transportul pe teritoriut celcĭ-l-alte Părţĭ, cu condiţie de a se fi satisfăcut toate cerinţele controluiuĭ.

Vapoarele care fac regulat serviciul de transport, vor putea să lucreze noaptea, în localităţile unde reglementele vamale permit încărcărĭ şi descărcărĭ, căpitaniĭ acestor vase saŭ loco-ţiitoriĭ lor vor trebui să declare mărfurile descărcate.

Dacă numĕrul coletelor detcărcate este inferior aceluia arătat în declaraţiunea făcută, căpitanul vasuluĭ nu va fi pedepsit, dacă, el saŭ înlocuitorul sĕŭ, va fi făcut cunoscut aceasta biurouluĭ vamal imediat după debarcare şi maĭ înainte ca serviciul vamai să fi constatat această diferenţă.

Ambele guverne vor stabili pe malul apelor de frontieră, locurile convenabile de îmbarcare şi debarcare, magaziĭ de deposit pentru mărfurile transportate pe vase, saŭ vor permite altor persoane de a stabili ast-fel de magasine, cărora ambele guverne le va da tot concursul. Mărfurile supuse unuĭ drept de vamă, vor putea fi depuse în aceste magasine fără vămuire spre a fi reexportate.

Privitor la taxele ce va urma a se plăti aceste stabilimente, se va aplica prineipiele stabilite la art. 8. Guvernul Sârb va trebui, maĭ cu seamă, să aibă asemenea stabilimente la Belgrad.

Art. 11. — In cee ce priveşte malul sêrb, de pe secţiunea Sârbă a apelor de frontieră din amonte de Porţile-de-Fer, Reglementele pentru porturĭ, navigaţiune şi poliţie fluvială ce se va aplica, precum şi Reglementele pentru desinfectarea vaselor fluviale, şi cele-l-alte măsurĭ de luat privitoare la navigaţia flnvială, contra propagăreĭ boalelor infecţioase a oa-

menilor şi animalelor vor trebui să fie în armonie, atât pe cât se va putea, cu regulamentele şi *măsurile de aceeaşi natură în vigoare pe malul unguresc.*

Până la punerea în executare de către Serbia a noilor dispoziţiuni în această privinţă se va proceda conform obiceiului în vigoare.

In cazul când s'ar recunoaşte nevoea de a introduce schimbări în reglementele descrise în I-iul aliniat al acestui articol, saŭ de a se alcătui noĭ glemente asupra acestor materiĭ părţile contractante se vor pune de acord în această privinţă.

Este bine înţeles că dispoziţiele de maĭ sus nu vor putea deroga la dispoziţiele luate prin convenţia veterinară încheeate la 24 Aprilie (6 Maĭ) 1881 între Serbia şi Austro-Ungaria.

Funsţionariĭ ambelor părţĭ contractante îşĭ vor da mutual ajutor în orĭ-ce chip în exerciţiul poliţieĭ fluviale, şi îşĭ vor comunica, după cere, rezultatele cercetărilor lor, dându-şĭ în general toate înştiinţările cerute.

Art. 12. — Fie-care dintre ambele Puterĭ contractante se angajează a ţine tot-d-auna în bună stare drumurile pentru edec. Morile, podurile, punţile, şi orĭ ce alte asemenea stabilimente vor fi ast-fel construite ca ele să nu împedece trecerea vaselor.

In toate locurile convenabile a fluviclor frontieră navigabile se va stabili schelĭ fluviale unde se vor face regulat observaţiĭ asupra înălţimeĭ apelor.

Art. 13. — Nu se vor putea stabili podurĭ plutitoare de cât prin concesiĭ speciale date de către autoritatea competentă. Ele trebue să funcţioneze ast-fel ca vameşiĭ ambelor părţĭ contractante să poată supraveghea fără dificultate. Dacă podurile plutitoare actuale nu corespund acestor condiţiĭ, vor fi scoase din întrebuinţare.

Guvernele părţilor contractante îşĭ vor comunica mutual listele podurilor mişcătoare care funcţionează azĭ în condiţiile de maĭ sus. Concesiĭ noĭ pentru stabilire de podurĭ pluti-

toare nu se vor maĭ acorda de căt după înțelegerĭ reciproce.

Art. 14. — Funcționariĭ consularĭ a ambelor părțĭ contractante vor avea dreptul de a se duce pe bordul vaselor naționale care se găsesc în apele frontieră, de a face interogatoriĭ supușilor lor, de a examina actele de bord, de a regula contestațiele intervenite între conductorĭ, oficerĭ și echipaj; de a le da ajutor față de autoritățile țereĭ; și, dacă conductoriĭ doresc, de a lua toate măsurile necesare pentru scăparea vaselor naționale înecate saŭ potmolite precum și mărfurilor din aceste vase.

Autoritățile locale, dacă li se face cerere, trebue să ajute pe autoritățile consulare în exercițiul funcțiunilor lor.

Dacă unele vase proprietate a supușilor unuia dintre părțile contractante se găsesc în apele de frontieră — fie că sunt în navigație, fie că staționează lângă malul celeĭ-l-alte părțĭ — autoritățile a chiar aceșteĭ părțĭ va trebui să dea ajutor, la cerere, conductorilor și loc-țiitorilor lor.

Autoritățile locale vor putea, chiar fără a li se fi cerut, să intervie spontaneŭ pe aceste vase:

1) în cazul când o crimă s'ar fi comis pe vas;

2) dacă s'a făptuit vre-o neorînduealǎ ce poate pune în pericol siguranța persoanelor și proprietăților;

3) de s'a întâmplat o neorânduealǎ de altă natură putând turbura liniștea și ordinea publică, în afară de vas;

4) pentru a împedica contrabanda;

5) dacă o autoritate a țereĭ, de care depinde vasul, cere intervenirea.

In afară de aceste cazurĭ, autoritățile locale nu vor putea interveni în exercițiul putereĭ polițieneștĭ saŭ în afacerile penale petrecute pe vasele celeĭ-l-alte țĕrĭ, carĭ se găsesc în apele de frontieră de cât prin comună înțelegere cu representantul consular competinte a aceșteĭ țĕrĭ.

In toate aceste cazurĭ autoritatea intervenientă are dreptul

de a proceda la arestările necesare şi chiar de a secfestra vasul întreg.

Dacă persoanele arestate nu pot fi lăsate în paza conductoruluĭ vasuluĭ ele trebuesc date celeĭ maĭ vecine autorităţĭ a celeĭ-l-alte Părţĭ contractante :

a) Fără a ţine seamă de naţionalitatea lor când autoritatea locală a intervenit pe vase de ale unor supuşĭ a celeĭ-l-alte Părţĭ contractante şi navigând în apele de frontieră saŭ staţionând la o oare care distanţă de la malul ţěreĭ autorităţeĭ locale.

b) De asemenea fără a ţine seamă de naţionalitatea lor, în afară de propriiĭ supuşĭ, când autoritatea locală a intervenit pe vase care aparţin unor supuşĭ a celeĭ-l-alte părţĭ şi staţionând în apropierea maluluĭ ţěreĭ autorităţeĭ locale interveniente.

In cazurile definite sub litera *a)* şi *b)* vasul care a fost sechestrat va fi de asemenea predat autorităţeĭ celeĭ maĭ vecine cu cea-l-altă parte contractantă.

Extrădarea nu poate avea loc în caz de contrabandă.

Dacă trebue să se facă perchiziţie pe un vas de către autoritatea locală care a intervenit, representantul consular competent a ţěreĭ căria aparţine vasul va trebui să fie prealabil invitat, anunţându-ĭ ora când va trebui să intervie ; şi dacă representantul consular nu se înfăţişează atuncĭ se va putea procede în lipsa sa.

Disposiţiele art. 14 nu se va aplica de loc micelor vase carĭ conform art. 4, nu sunt obligate de a avea patentă.

Art. 15. In caz de scufundare saŭ alte accidente autorităţile locale vor putea lua măsurile de scăpare şi de siguranţă cerute de împrejurărĭ.

Este însă bine înţeles că orĭ ce drept de naufragiŭ saŭ de a aduna rămăşiţele este pentru tot-deauna desfiinţat.

Art. 16. — Convenţia de faţă va intra în vigoare o lună

după schimbarea ratificaţielor şi va fi obligatorie în timp de şase anĭ.

In cazul când nicĭ una dintre părţile contractante, 12 lunĭ înaintea fineluĭ acestuĭ period intenţia de necontinuare, această convenţie va rămânea în vigoare până la expirarea unuĭ an, începând din ziua când o Parte sau cea-l-altă Parte contractantă o va fi denunţat.



ERATA

fața	14	rândul 8-lea	cuvîntul al	8-lea....de....trebue suprimat	
„	49	„ 1	„	1	l'Economiste în loc de l'Economist.
„	91	„ 28	„	1	Geffcken în loc de Geffken.
„	94	„ 27	„	3	Holtzendorff în loc de Holtzendorf.
„	107	„ 11	„	6	au în loc de a.
„	161	a se citi... Par Un Jeune Diplomate... în loc de.... un geune diplomate.			
„	186	rândul 25...Cuvântul... 4... fluviu în loc de fluvin.			
„	188	„ 25	„	3	lucrărĭ „ „ „ lucrurĭ.
„	192	„ 5	„	8	de a „ „ „ dea.
„	240	„ titlul **Situalia Financiară a Comisiuneĭ Europeană** să se citească **Situația Financiară a Comisiuneĭ Europene.**			
„	249	la nota 1) a se ceti anul 1892, în loc de anul 1891.			

DE ACELAȘ AUTOR

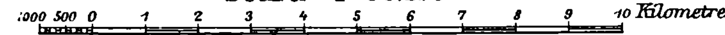
1) *Representarea proporțională a Minorităților*, *anul 1895*.

2) *Sarcinile Proprietățeĭ Rurale. Capital și Credit. Hipotecĭ. Societățĭ de Credit Funciar și Personal. Imposite. Valoarea Proprietățeĭ Rurale a României. Anul 1901.*



PLANUL BRAŢULUĬ SULINEI CU TĂETURILE

Scara 1: 36.450



Făcut de

CHARLES KÜHL

Inginerul-Şef al Comisiuneĭ Europene

cu reşedinţa in Sulina

BRAŢUL CHILIA

DUNAREA

Ceatal Ismail

TULCEA

BRAŢUL TULCEA

BRAŢUL Sf. GHEORGHE

BRAŢUL SULINA

Taetura Ceatal

Vechiu Ceatal Sf. Gheorghe

Tăetură Aruagnis

Tăetură

Veniku

Tăetură

GORGOVA

Tăetură M.

Austria

Batmaci Kavac

Lacul Obretin

Tăetură începută la 5 Octombre 1898

Tăetură între 8a. şi 18a. Mila

Tchibudi

MAREA NEAGRA

SULINA

SCARA 1 : 364.500

10 5 0 10 20 30 40 50 Kilometre

HARTA
DUNĂREI CU BRAȚURILE EI
INTRE BRAILA ȘI MAREA NEAGRĂ

RIDICATA LA 1870-1871

CORECȚIUNI LA 1886

" DELTA CHILIEI LA 1894

Făcut de

CHARLES KÜHL

Inginerul Șef al Comisiunei Europene cu reședința in Sulina

GALAȚI

LACUL BRATEȘUL

RENI

BRĂILA

BALTA CRAPINA

LACUL KABUL

LACUL YALPUG

LACUL KOGURLUI

ISACCEA

ISMAIL

LACUL KATLAPUG

CHILIA

CHILIA VECHE

VILCOVU

GURA OTCHAKOF

GURA NOUSTAMBUL

GURA VECHIU STAMBUL

CAPUL MOSORALI

SATUL NOU

SFISTOFCA

LETEA

I. LETEA

BRATUL CHILIA

TULCEA

CEATAL Sf. GHEORGHE

BRATUL SULINA

VENIKU

L. FORTUNA

GORGOVA

L. GORGOVA

LACUL OBRETIN

GURA SULINA

SULINA

I. Sf. GHEORGHE

BRATUL Sf. GHEORGHE

MAHMUDIA

CARA ORMAN

GHIOLU ROSU

MAREA NEAGRĂ

DUNĂVĂȚU

I. DRANOV

Sf. GHEORGHE

GURA Sf. GHEORGHE

FARUU

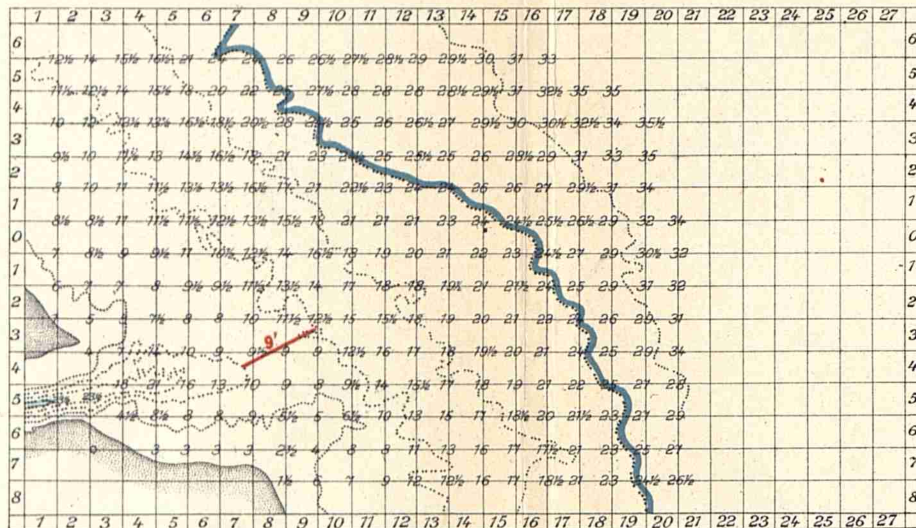
26°

27°

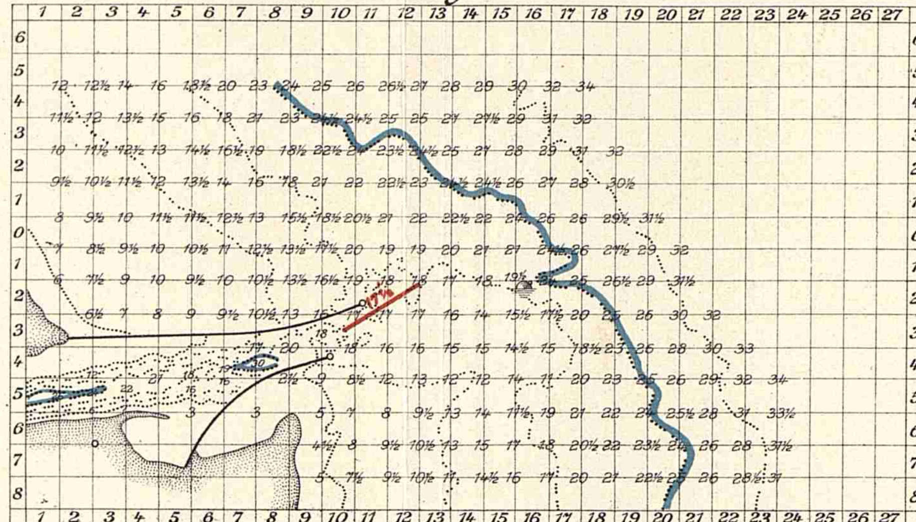
45°

GURA DUNĂREI LA SULINA

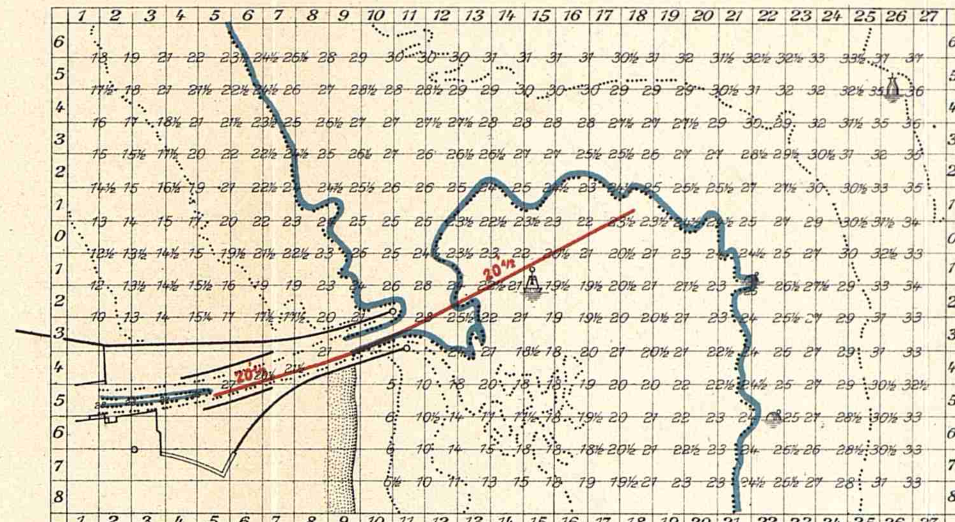
Iulie 1857



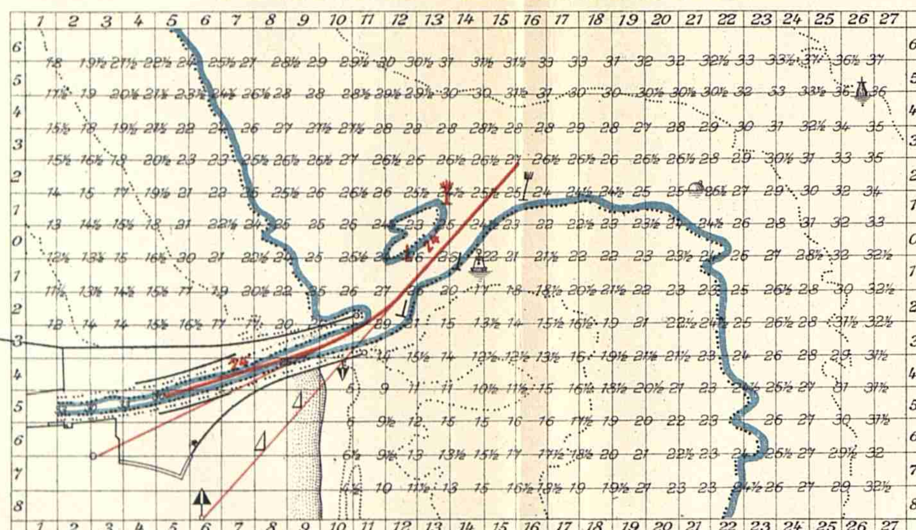
21 August 1861



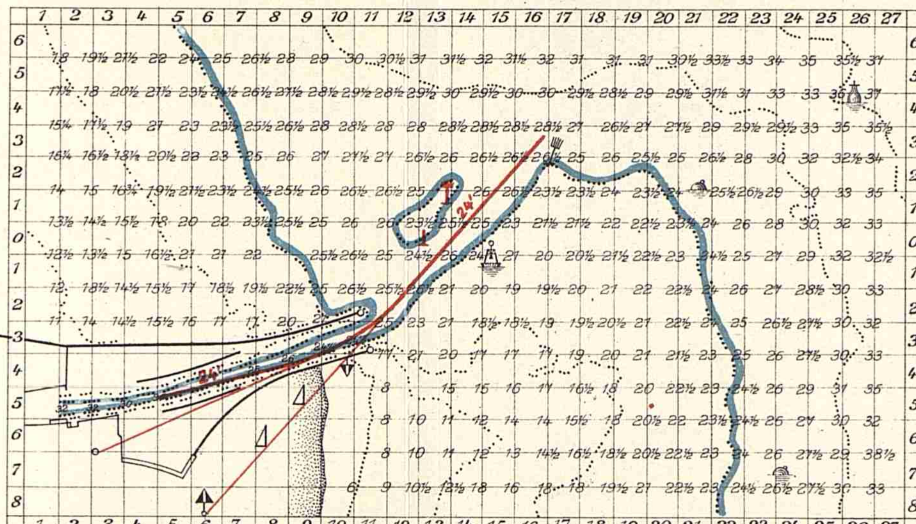
7-15 Noembre 1894



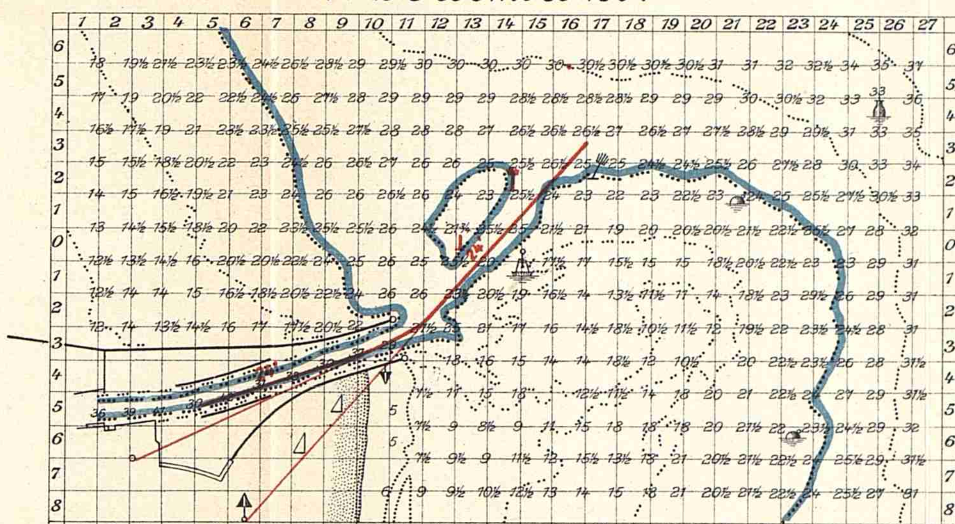
25 Noembre – 3 Decembre 1895



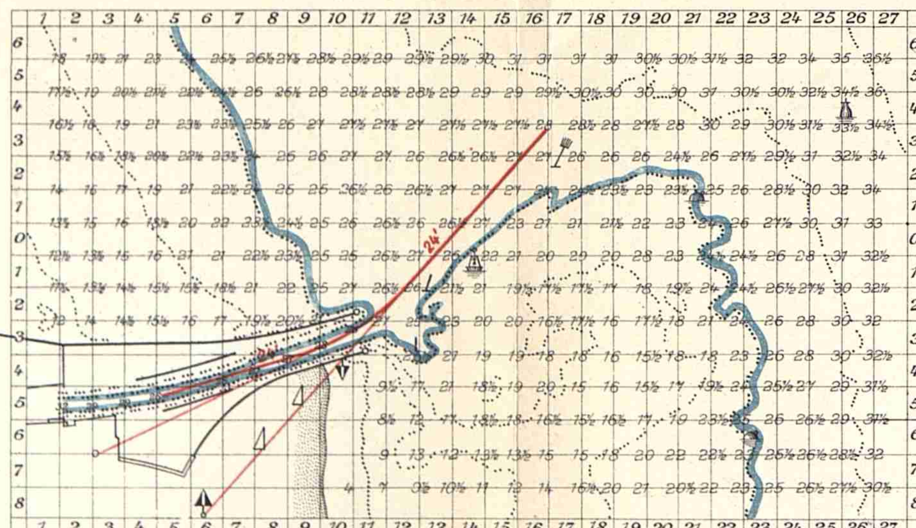
2-6 Noembre 1896



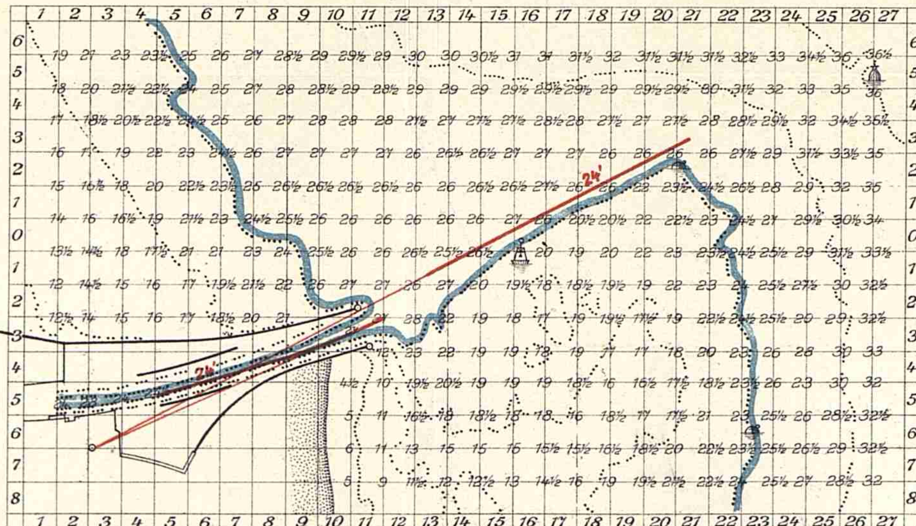
14-15 Noembre 1897



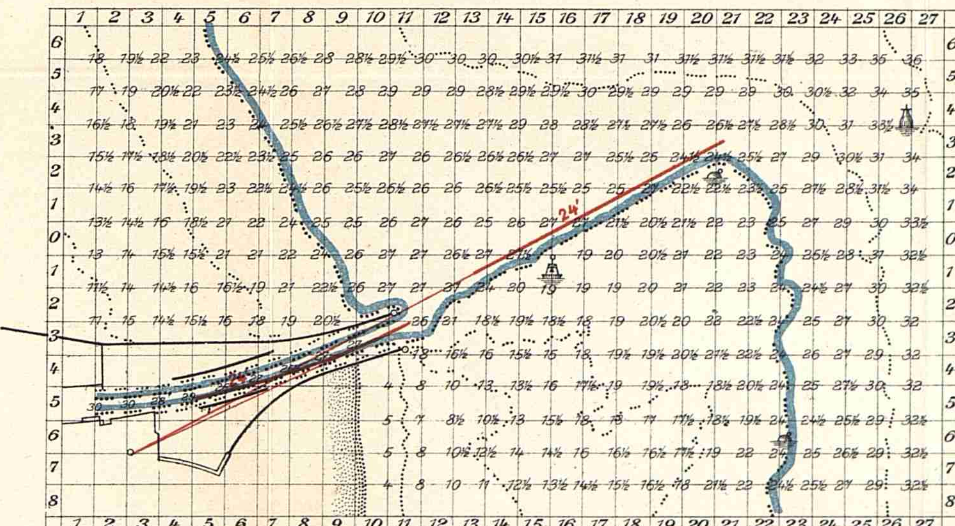
2-30 Noembre 1898



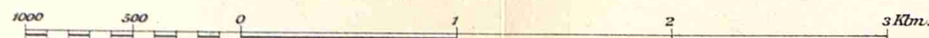
1-4 Noembre 1899



20-25 Noembre 1900



Scara 1:36.000



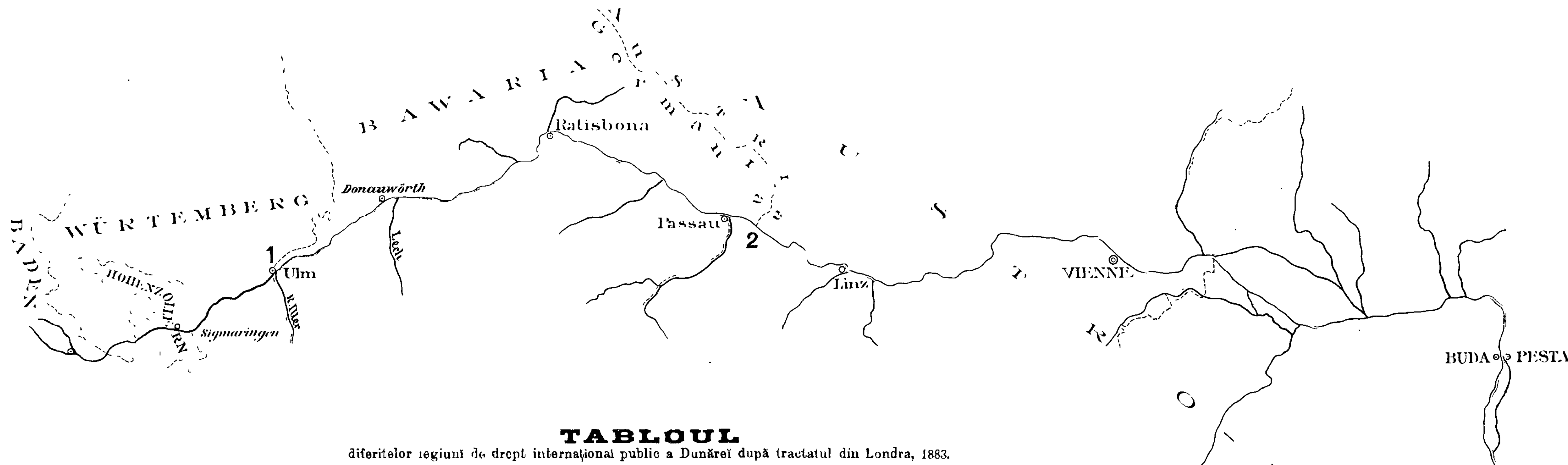
CHARLES KÜHL
Inginerul-Şef al Comisiunei Europene
cu reşedinţa in Sulina.

Sondagele sunt in picióre engleze reduse la zero

PL IV

DUNĂREA DUPĂ TRATATUL DIN LONDRA 1883

LE DANUBE DU TRAITÉ DE LONDRES 1883



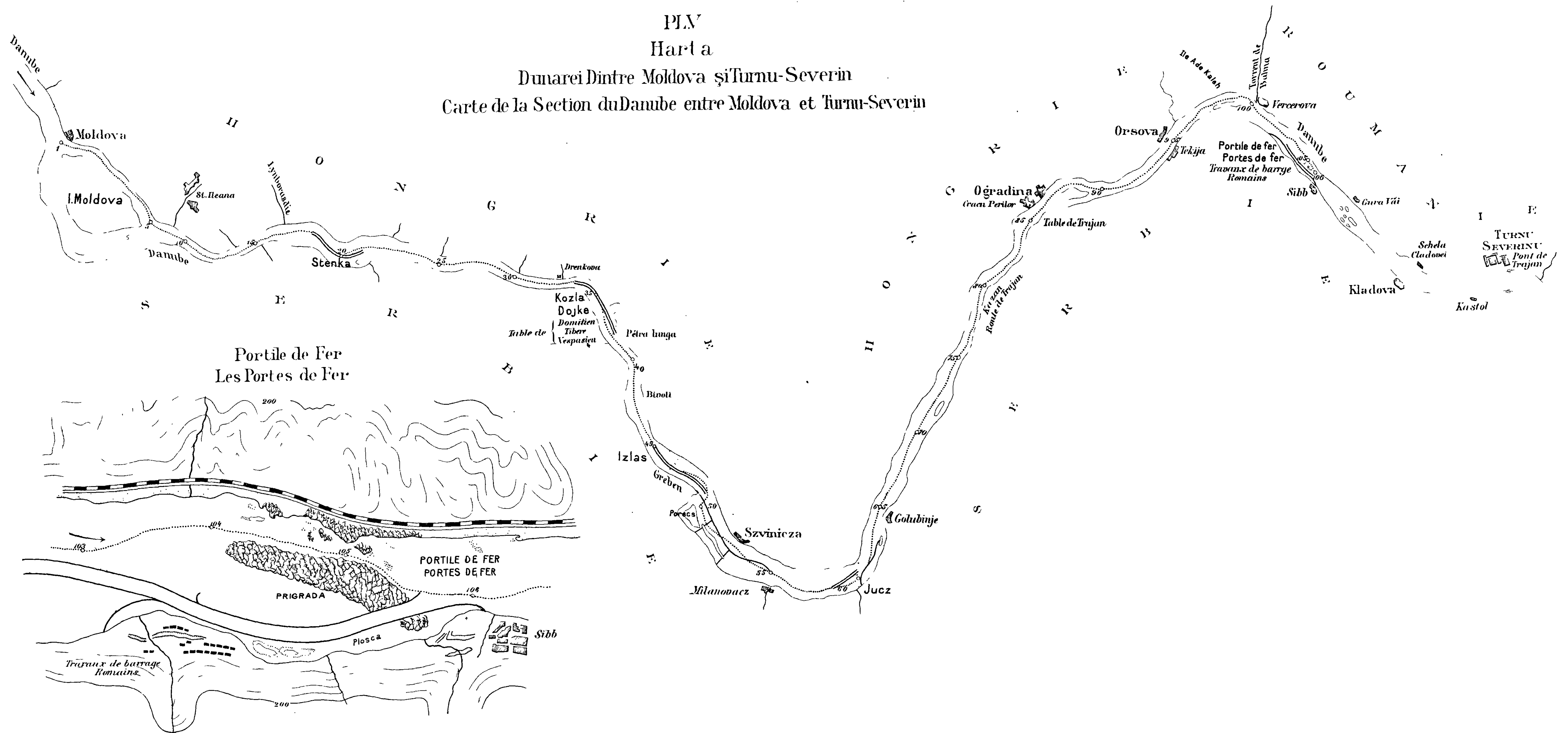
TABLOUL

diferitelor regiuni de drept internațional public a Dunăreĭ după tractatul din Londra, 1883.

TABLEAU

des différents régimes de droit international public du Danube d'après le traité de Londres 1883.

Secțiunea I I-ère section	de la No. 1 la 2 de 1 à 2	Regiunea Germană La Région Allemande
Secțiunea II II-ème section	de la No. 2 la 3 de 2 à 3	Regiunea Austro-Ungară La Région Austro-Hongroise.
Secțiunea III III-ème section	de la No. 3 la 4 de 3 à 4	Regiunea Serbo Austro-Ungară sub regimul tratatuluĭ încheiat între ele la 22/10 Februarie 1882. La Région Serbe-Austro-Hongroise sous le régime du traité conclu entre elles le 22/10 Février 1882.
Secțiunea IV VI-ème section	de la No. 4 la 6 de 4 à 6	Regiunea de la Moldova la T. Severin, cuprinḑênd Cataractele și Porțile-de Fer, aflate actual în mod arbitrar sub regimul regulamentelor Ungare. La Region de Moldova à T. Severin, comprenant les Cataractes et les Portes-de Fer, se trouvant arbitrairement sous le régime des règlemnts Hongrois.
Secțiunea V V-ème section	de la No. 5 la 6 de 5 à 6	Regiunea Română, pe malul Românieĭ până la frontiera Româno-Austro-Ungară. La Région Roumaine, du rivage roumain jusqu'à la frontière Austro-Hongroise-Roumaine.
Secțiunea VI VI-ème section	de la No. 5 la 6 de 5 à 6	Regiunea Sârbă, pe malul Serbieĭ, de la Porțile-de-Fer până în dreptul Orșoveĭ. La Région Serbe, du rivage Serbe aux Portes-de-Fer, jusqu'en face d'Orsova.
Secțiunea VII VII-ème section	de la No. 6 la 7 de 6 à 7	Regiunea de la Porțile-de-Fer la Brăila, asupra căreia tractatul de la Londra din 1883 a rămas neaplicat din causa refusuluĭ Românieĭ de a adera la acest tratat. La Région depuis les Portes-de-Fer à Braila, sur laquelle le traité de Londres de 1883, est resté non appliqué à cause du refus de la Roumanie d'adhérer au dit traité.
Secțiunea VIII VIII-ème section	de la No. 7 la 8 la 9 la 10 de 7 à 8 à 9 à 10	Regiunea supusă autorităţiĭ Comisiuneĭ Europene a Dunăriĭ. La Région soumise à l'autorité de la Commission Européenne du Danube.
Secțiunea IX IX-ème section	de la No. 8 la 11 de 8 à 11	Regiunea Ruso-Română de pe brațul Kilia La Région Russo-Roumaine sur le bras de Kilia.
Secțiunea X X-ème section	de la No. 11 la 12 de 11 à 12	Regiunea Rusă saŭ brațul Oczacof. La Région Russe, sur le bras d'Oczacof



Pl.V
Harta
Dunarei Dintre Moldova şi Turnu-Severin
Carte de la Section du Danube entre Moldova et Turnu-Severin
Danube
Moldova
I. Moldova
St. Ileana
Stenka
Drenkova
Kozla
Dojke
Table de
Domitien
Tiber
Vespasien
Pétra lunga
Izlas
Greben
Porecs
Szvinicza
Milanovacz
Jucz
Golubinje
Kazan
Route de Trajan
Ogradina
Table de Trajan
Orsova
Tekija
Verciorova
Portile de fer
Portes de fer
Travaux de barrage Romains
Sibb
Gura Văi
Kladova
Schela Cladovei
Turnu Severinu
Pont de Trajan
Kastol
Portile de Fer
Les Portes de Fer
PORTILE DE FER
PORTES DE FER
PRIGRADA
Plosca
Travaux de barrage Romains